Bundel - Commissie Leefomgeving van 8 oktober 2026

1 Opening

2 Vaststellen van de agenda van 8 oktober 2026

3 Vaststellen van de behandelvoorraad
Ter vaststelling (volgt uiterlijk 6 oktober 2026).
Langetermijnagenda commissie Leefomgeving 8 oktober 2026

4 Transcripties
Ter kennisname:
- Transcriptie commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 25 september 2025
- Transcriptie commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 9 oktober 2025
Commissievergadering Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 25 september 2025
Commissievergadering Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 9 oktober 2025

5 Toezeggingen/moties
Ter vaststelling:
Toezeggingenlijst commissie Leefomgeving 8 oktober 2026
Motielijst commissie Leefomgeving 8 oktober 2026
Toezeggingenlijst commissie Leefomgeving 8 oktober 2026
Motielijst commissie Leefomgeving 8 oktober 2026

6 Ingekomen stukken
Ingekomen stuk:
Nr. 1 Participatieproces omwonenden Windmolens Lage Weide
Nr. 2 Petitie 'Laat kinderboerderijdieren leven'
Openbare lijst LIS 8 oktober 2026

7 Verkeersveiligheid in de stad
Wethouder: Sienot
beleidsterrein: Mobiliteit
Indicatieve behandeltijd: 120 minuten
Geagendeerd door: Jan Baijens (Partij voor de Dieren), Richard Nijhoff (VVD), Gijs Toussaint (D66), Robert Biever (Stadsbelang Utrecht), Barbara Wolthuis (EenUtrecht), Titus Stam (GroenLinks/PvdA), Jonas Colenbrander (Student & Starter), Liesbeth Potters (JA21), David Bosch (UtrechtNu!), Lenno van Straalen (ChristenUnie), Job van den Broek (CDA)
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.
Dossier 5463 voorblad
Raadsbrief monitor mobiliteitsplan 2026 - cijfers over 2025
Monitor Mobiliteitsplan 2026 - cijfers van 2025 - college
Beschrijving Petitie '(Verkeers)veiligheid op de Meester Tripkade'
Bijlage 1 Petitie '(Verkeers)veiligheid Meester Tripkade'

8 Tuinwijkroute in breder perspectief

Wethouder: Sienot
beleidsterrein: Mobiliteit
Indicatieve behandeltijd: 60 minuten
Geagendeerd door: Barbara Wolthuis en Gert Dijkstra (EenUtrecht), Richard Nijhoff (VVD), Tessa Laagland en Robert Biever (Stadsbelang Utrecht), David Bosch (UtrechtNu!)
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 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?

- 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)

9 Raadsmemo Rapporten variant De Pagter / openstellen busbaan Meernbrug
Wethouder: Sienot
beleidsterrein: Mobiliteit
Indicatieve behandeltijd: 20 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.
NB: voortzetting van het debat gevoerd op 10 september 2026.

- 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

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
Zienswijze Kadernota 2028 ODU	Milieu en Emissieloos Vervoer	2026 Q4	09-01-2026		2026 Q4	2026 Q4	2026 Q4			Fatale termijn is gebaseerd op jaarcyclus planning van de ODU.
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 jaarcyclus planning van de ODU.
Zienswijze Begroting 2027 en 2028 + Meerjarenr	Milieu en Emissieloos Vervoer	2027 Q2	18-06-2027		2027 Q2	2027 Q2	2027 Q2			Fatale termijn is gebaseerd op de jaarcyclus

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

Raadsvoorstel Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer	Milieu en Emissieloos Vervoer	2026 Q4			2026 Q4	2027 Q1	2027 Q1			
Raadsbrief Voorjaarsnota Koningsdag (structurele inrichting)	Evenementen	2027 Q1								
Raadsbrief Update Evenementen 2027	Evenementen	2027 Q1								
Raadsbrief terugblik Koningsdag 2026	Evenementen	2026 Q4		28-09-2026				Aangeboden		
Nota van Uitgangsp	Energie en Klimaat	2027 Q2								

unten Wind Lage Weide										
Meerjaren strategie ROM Utrecht Region	Economische Zaken	2026 Q2			2026 Q2	2026 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.	
Horecabrief	Economische Zaken	2026 Q2								

Besluit tot aanleg fietsverbinding Boorstraat	Mobiliteit	2026 Q4			2026 Q4	2026 Q4	2026 Q4			
Begrotingswijziging 2026 SGL	Groen	2026 Q4								
(deel)Omgevingsvisie Lage Weide	Economische Zaken	2026 Q3			2026 Q3	2026 Q4	2026 Q4		Was Q1 2026, wordt Q3 2026.	

Gemeente Utrecht

2025

TRANSCRIPTIE COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 25 SEPTEMBER 2025

9e vergadering – 25-09-2025

Vergadering van de gemeenteraad, gehouden op 25 september 2025 om 09:00 uur.

Voorzitter: Gertjan te Hoonte, Hessel Stellinga

Aanwezig zijn de leden: Noura Oul Fakir (BIJ1), Jantine Zwinkels (CDA), Joop Mulderij (CDA), Kirsten Alblas (ChristenUnie), Rik van der Graaf (ChristenUnie), Bram Janmaat (D66), Joost Vasters (D66), Nadia Stylianou (D66), Miraç Usta (DENK), Loise van Dijk (EenUtrecht), Fred Dekkers (GroenLinks), Julia Kleinrensink (GroenLinks), Victor Paalman (Horizon), Pepijn Zwanenberg (LINK), Joachim Cornielje (PvdA), Titus Stam (PvdA), David Bosch (UtrechtNu!), Sander Denneman (Volt), Jelle Vintges (VVD), Marijn de Pagter (VVD), Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren), Jan Baijens (Partij voor de Dieren), Emma Usmany (Student & Starter), Lars van Rooij (Student & Starter)

Afwezig is het lid: x

Aanwezig zijn de wethouders: Linda Voortman (College), Senna Maatoug (College), Susanne Schilderman (College)

Griffier: Frank de Kok

Opening van de vergadering.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:22:11]:**

Welkom bij de vergadering ruimte waar we ook dierenwelzijn nog steeds bespreken van 25 september 2025. Welkom iedereen en aan de mensen thuis. Ik ben Gertjan te Hoonte , ik ben uw voorzitter en agenda punt 1 tot en met 6 vormen de procedurele deel van deze

agenda. We doen de nieuwe werkwijze, dus als het goed is gaat dat allemaal heel snel en Gaan we u niet meer vermoeien met de uren discussie over wat we wel en niet gaan agenderen. Dat is vooral voor de kijker thuis leuk, denk ik. Dan gaan we nu over naar de mededelingen. Zelf heb ik er geen. Is er vanuit het college een mededeling? Zijn er commissieleden met mededelingen? De heer Bosch? Echt? Oké, de heer Bosch.

David Bosch (UtrechtNu!) **[00:22:49]:**

Voorzitter, ik vind het... Hoe zou ik het netjes zeggen? Betreurenswaardig dat wij voor een commissie weer v lak voordat de commissie is weer een memo krijgen over het onderwerp waar we het vandaag over gaan hebben. Ik vind dat niet tijdig, ik vind dat ook niet helemaal correct want dat is allemaal heel kort dag en dan lees ik dat dat is omdat dan iemand vragen had en dan wilde het college daar nog antwoord op geven. Ja kijk als we het zo gaan doen dan kan ik alle vragen schijnbaar ook van tevoren indienen en dan worden die ook al voor de commissie beantwoord. Dus ik wil daar even mijn ongenoegen over uit en ik wil dat het college er notitie van neemt dat dit soort dingen, want het gebeurt steeds vaker, niet zo vlak voor vergaderingen worden toegevoegd.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:23:30]:**

Ja, dank daarvoor. Ik had er bij het agendapunt ook iets over willen zeggen. Het gaat over een memo bij het onderwerp BO MIRT helemaal aan het eind. Ik denk dat wethouder Voortman daar ook even nu niet direct de antwoorden op heeft. Dus ik stel voor dat we daar bij dat agendappunt even op terugkomen. De memo is er. Wat ik zo meteen wil meegeven bij de behandelvoorraad is dat als u die memo nog ooit afvraagt... zou willen mensen te behandelen dat hem dan nog beschouwen als aparte behandel dat hij niet mee is afgedaan vandaag maar ik begrijp dat het juist een coulance was om even te helpen en iets in een memo te zetten maar de was in ieder geval de commissie griffier was er ook niet van op de hoogte dat die memo nog kwam dus dat zou dan denk de beste zijn om mee te geven aan het college om even ook dat via de commissie 4 te laten lopen dan zou ik het daarbij willen laten want dan kunnen we Verder, want u heeft allemaal aangegeven ook het laatste agendapunt te willen behandelen vandaag. Het college had geen mededelingen volgens mij. Dan gaan we over naar punt 2 van de agenda. We stellen met elkaar de agenda vast van deze vergadering. De spreektijden staan voor u op uw scherm. Dat is voor de hele dag. Als voorzitter ga ik sturen op korte interrupties en antwoorden, zowel op het college als op elkaar. U mag maximaal drie interrupties naar elkaar doen. We mogen af en toe discussiëren of dat nou een formele regel is, maar laten we daar gewoon in ieder geval met elkaar op sturen. En als u het in één kan, mag dat ook. We verzoeken u aan te sluiten bij de inbreng van anderen en heeft u niet geagendeerd en geen specifieke nieuwe toevoegingen, verzoek ik u uw inbreng achterwege te laten. Kunt u zo met de agenda instemmen? Dat kunt u. Dan gaan we over naar agenda punt drie. Dat is het vaststellen van de behandelvoorraad en inventarisatie van werksessies en bezoeken. U heeft de lange termijn agenda van het college en de

concept behandelvoorraad ontvangen, met daarop het overzicht van de te bespreken onderwerpen in deze commissie. Een voorstel voor de wijze waarop deze behandeld worden, inclusief de geraamde behandeltijd en planning. En wij putten uit deze behandelvoorraad om de toekomstige agenda's van deze commissie vorm te geven. We stellen met elkaar deze behandelvoorraad formeel vast. Kunt u instemmen met alle dingen die op de behandelvoorraad staan? GroenLinks.

Julia Kleinrensink (GroenLinks) **[00:25:48]:**

Hoort hier ook de lange termijnagenda bij, want daar heb ik nog een vraag over. Die zit wel bij dit punt, maar ik weet niet of u die bedoelt met behandelvoorraad.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:25:58]:**

Zullen we eerst even kijken of er dingen op de behandelvoorraad zijn? Nee, dan de lange termijn agenda.

Julia Kleinrensink (GroenLinks) **[00:26:05]:**

Ja, wij vroegen ons af wanneer de voetgangersnota komt. Want die is ons al heel lang beloofd. En daar blijven we maar op zitten wachten. Dus we hoopten die snel te krijgen.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:26:18]:**

Daar komen we in de loop van de dag op terug, denk ik, dat het de correcte antwoord is. De voetgangersnota raakt denk ik aan meerdere portefeuilles. Oké, mobiliteit. Zetten we hem uiteraard toe. Dan stellen we de agenda zo vast. Het doel is ook dus dat we die echt afmaken vandaag. En ik zou bij voorbaat willen aangeven dat de commissievoorzitters van deze commissies in ieder geval van plan zijn om als een agenda punt er afvalt, dat aan het begin van de volgende agenda te zetten. Dus eventueel ook voorraadsvoorstellen en dergelijke die later komen, als dat past met de agenda's van de wethouders. Op die manier voorkomen we dat dingen heel lang blijven liggen en drie, vier agenda's gaan doorschuiven. Dan kunnen we dat vanmiddag ook qua discussie verder achterwege laten. De heer Bosch?

David Bosch (UtrechtNu!) **[00:27:09]:**

Geen discussies, gewoon een korte vraag. In de behandelvoorraad staan ook een aantal raadsbrieven. Die heeft de voorzitter natuurlijk in overleg daar opgezet. Moet je dan daarbij nog aangeven dat je die wil agenderen? Of staat die dan, komt die gewoon op de agenda en dan mag ik daar ook gewoon iets over zeggen? Want dat was even mijn vraag.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:27:27]:**

Ja, als raads brieven zijn opgenomen met zeg maar een behandeladvies qua tijd, et cetera, als voorzittersagendering, dan behandelen we het gewoon als een raadsvoorstel, maar in één termijn. Dus dan hoeft u ook niet aan te geven dat u als eerste het woord zou willen voeren of dergelijke. Dan doen we dat gewoon op die manier. Dus dat vergt ook dat als u echt een heel groot politiek punt ergens van wil maken, waarvan u denkt dat wordt misschien een voorzittersagendering, dat u wat proactiever en sneller daarmee aan de slag gaat. Transcripties, punt 4. Er zijn geen transcripties die de commissie ter kennisname aan kan nemen, dus dat kunnen we verder overslaan. Punt 5. Het vaststellen van de toezegging en motielijst. Zijn er vragen of opmerkingen naar aanleiding van de lijsten en toezeggingen en moties? Die zijn er ook niet. Dat doen we bij een andere vergadering weer. Dan is hij vastgesteld bij deze trouwens. Vaststellen van een lijst van ingekomen stukken. Zij daar vragen voor opmerkingen over? Nee, er waren wel wat. Volgens mij kunt u over de tuinwijkroute. Maar die zult u waarschijnlijk bij uw debat betrekken. Dan stellen we die ook vast. Dan komen we bij de agenda punt 7 in de portefeuille van wethouder Voortman. En dat is het raadvoorstel IPVE, dus het integraal programma van eisen en het functioneel ontwerp van het natuurgebied Zuilen. Het college stelt voor dit vast te stellen. En hiermee wordt invulling gegeven aan ambities om het gebied te ontwikkelen tot een toegankelijk landschap met meer ruimte voor natuursport en recreatie. Althans, dat zegt het college. En u gaat daarover in debat of u het daarmee eens bent. Wie mag ik daarin als eerste het woord geven? Dat is D66.

Nadia Stylianou (D66) **[00:29:09]:**

Ja, voorzitter, dank u wel. U noemt het eigenlijk al in uw introductie, sporten en spelen. En toen wij het document ontvingen, heb ik meteen gecontrole ft op sporten spelen en er staat in het document we zetten in op wandelen en hardlopen en kinderen kunnen spelen op de paden. Met andere woorden, er wordt niet extra geïnvesteerd in dat gebruik specifiek. Het is meer een bijgevolg. En ik vind dat eigenlijk wel zonde, aangezien... Gezien de eerdere debatten, de grote signalen vanuit sport en de speeldebatten. We hebben het over sport bij de nood- en werklocaties, bij ruimtelijke ordening, openbare ruimte. Dus dan moeten we ook als we het over groen hebben, ook over sport hebben. En toen ik het stuk las, stuitte ik op de uitkijktoren. Die kost 2 ton. En ik vind echt, in een tijd waarin we echt harde financiële keuzes moeten maken... dat twee ton niet te verantwoorden is en dan niks aan sport en spelen doen.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:30:09]:**

Oké, u krijgt de vraag van de Partij voor de Dieren.

Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren) **[00:30:11]:**

Ja, dank. Nog even op het eerste punt waar mevrouw Stylianou nu mee begon. Want heeft mevrouw Stylianou ook in het samenwerkingsverslag gelezen dat uit alle peilingen blijkt dat inwoners dat wandelen noemen maar geen behoefte zeggen te hebben aan extra sport- en recreatievoorzieningen?

Nadia Stylianou (D66) **[00:30:29]:**

Is dat ook aan de kinderen gevraagd?

Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren) **[00:30:33]:**

Juist voor de kinderen zitten volgens mij die speelelementen wel in het plan. Ik weet niet of die in de peiling meegenomen zijn. Excuses.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:30:41]:**

Volgens mij doen we interrupties. Dan stelt de ene vraag en u geeft een antwoord en dat is geen vraag. Dus dan is uw antwoord in uw ogen niet naar kinderen gekeken. En dan mag u zelf kiezen of u dan uw tweede interruptie nu wil besteden aan daarop te reageren of dat u zegt... Het is klaar, maar het is niet een gratis interruptie omdat u elkaar vragen stelt.

Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren) **[00:31:04]:**

Ja, goed om even op de orde geweest te worden. Mevrouw Stylianou vraagt zich af of het ook aan kinderen gaat. Juist voor kinderen zitten volgens mij die voorzieningen wel in het SPVE of IPVE wat nu voor ligt.

Nadia Stylianou (D66) **[00:31:19]:**

Ik heb alleen maar kunnen lezen dat er werd gezegd dat de kinderen op de paden kunnen spelen en dat daar verder niks extra's aangelegd wordt qua speelrekken, qua natuurlijke elementen waar ze op kunnen speler. Dat wordt allemaal niet toegevoegd. In een eerdere debat hebben we daar wel bij stilgestaan. Eerst was het idee volgens mij nog om echt een speeltuin te maken. Dat is toen afgezwakt naar l aten we in een bos wat natuurlijke elementen liggen, dan kunnen ze daar spelen. En nu is het nog meer afgezwakt naar ze kunnen spelen op de paden. Dat is hoe ik het lees.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:31:53]:**

Oké, dat was een voldoende lang antwoord. Het mag nog iets korter bij de volgende. U mag verder met uw inbreng. Nee, u krijgt een interruptie van het CDA.

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:32:00]:**

Ja, dank voorzitter. Ja het is wel goed om even hetzelfde beeld te hebben. Maar ik heb op pagina 29 gelezen dat er bij de entrees aantrekkelijke natuurlijke speelplekken en speeltoestellen komen omgeven met zitmeubilair. Hoe heeft D66, dat kan gebeuren hoor, over het hoofd gezien of is dat ook nog niet voldoende voor D66?

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:32:20]:**

U krijgt een antwoord van D66.

Nadia Stylianou (D66) **[00:32:22]:**

Dan vraag ik wel aan de wethouder wat dan nu geldt. Want in principe staat, ik heb gelezen dat het wordt ingezet op spelen op de paden. Maar ook al is dat zo, volgens mij dan alsnog ben ik van mening dat 200.000 euro uitgeven aan een uitkijktoren te veel is en dat dat alsnog meer gestoken kan worden in sport en spelen.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:32:43]:**

Oké, ik zag van het PvdA GroenLinks ook een interruptie. U heeft er allemaal twaalf gratis, hè? Daarna is het eigen tijd. Ik geef het vast mee.

Joachim Cornielje (PvdA) **[00:32:54]:**

Dank u wel, voorzitter. Ja, toch even om te verduidelijken. Want er wordt inderdaad niet alleen gespeeld op de paden. Maar er is in dit plan ook gewoon ruimte voor speeltoestellen omgeven door zitmeubulair. Dus er wordt al nagedacht over spelen. Dus dan snap ik niet helemaal hoe D66 nu al het idee krijgt dat dat onvoldoende is.

Nadia Stylianou (D66) **[00:33:15]:**

Volgens mij is dat dezelfde reactie als die ik net op CDA heb. Volgens mijn is dat exact dezelfde vraag, dus dan blijf ik bij mijn antwoord.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:33:23]:**

Oké, dan vervolgt u denk ik ook uw betoog.

Nadia Stylianou (D66) **[00:33:25]:**

Nee, dat was het. Het ging alleen om een uitkijk toren.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:33:28]:**

Ok, nou dat was een snelle eerste inbreng. Wie heeft er ook wat? De VVD.

Jelle Vintges (VVD) **[00:33:34]:**

Ja, voorzitter, dan wel een interruptie. Ja, een beetje korte bijdrage dan van D66, maar u maakt zich druk om de 2 ton voor een uitkijktoren. In totaal wordt het plan begroot op 8 miljoen, dus dan houden we nog zo'n 7,8 miljoen over aan plannen. Heeft u verder nog enig idee van nou daar kunnen we misschien wat van afhalen of nou die 7, 8 miljoen is dan ook wat veel? Hoe denkt u daarover?

Nadia Stylianou (D66) **[00:33:59]:**

Volgens mij ga je dan echt aan de kern van het plan zitten en daar sta ik nog steeds achter. Het is geen geheim dat wij als D66 vonden dat er veel meer recreatie in dat gebied gestimuleerd mocht worden. Wij vinden het nu eigenlijk al magertjes, maar dan vinden we die uitkijktoren echt niet te verantwoorden.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:34:22]:**

Oké, dan ga ik nu naar de VVD voor eigen inbreng.

Jelle Vintges (VVD) **[00:34:28]:**

ja dank u wel voorzitter spreek vandaag over natuurgebied zuilen en voorheen had ik ook als liefhebber van de geschiedenis van onze stad ook al iets mooi gezegd over dit gebied het is ook zeker een mooi gebied en we lezen ook al dat de inwoners het enorm waarderen en ik wil zo complimenten uitspreken om mee te beginnen het is mooi dat het college deze ambitie heeft maar daar blijft het ook dan bij voor de VVD Want wij zijn eigenlijk verrast dat dit nu geraamd wordt op 8 miljoen. Het was eerst 5 miljoenen, nu 8 miljoen . Wij vinden dit gewoon veel te veel om nu te investeren in dit gebied. Zeker in deze tijden. Het natuurgebied wordt nu al enorm gewaardeerd. Dat staat ook in de brief door omwonenden en bezoekers. Maar we zijn ook niet tegen alle plannen. Maar we zien het gewoon nu niet voor ons om 8 miljoen te investeren in dit kleine stuk gebied in onze

stad. We maken ons ook concreet zorgen over verschillende plekken. Denk dan bijvoorbeeld aan de Vechtdijk die nu wordt afgesloten. Een weg die eigenlijk ontzettend weinig wordt gebruikt. En dan voornamelijk als het al gebruikt wordt door lesauto's. Wij vinden de afsluiting onnodig en vragen de wethouder daarom ook om dit niet te doen. Maak er desnoods een auto-te-gasstraat van... We denken dat het de bereikbaarheid van het gebied verslechtert en ook het omliggende gebied. En we zien ook niet 1, 2, 3 echt het voordeel van het afsluiten van deze weg. Dus we vragen ook aan de wethouder om dit te heroverwegen. Een ander punt wat ons opviel was het versmallen van de Franciscusdreef. Hier hebben we het in het eerdere debat eigenlijk nauwelijks over gehad. En wij begrijpen niet waar dit idee eigenlijk vandaan komt. Het heeft namelijk erg weinig te maken met het doel van vergroening van dit gebied, dank u wel.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:36:07]:**

Dat is voor bijdrage? Ja. Interruptie. Oké, interruptie van GroenLinks.

Julia Kleinrensink (GroenLinks) **[00:36:12]:**

Ja, voorzitter. Ik zit namelijk een beetje te kou op het eerste wat de VVD zei. We hebben hier meerdere rapporten gehad vanuit de rekenkamer. Onder andere waar wordt gezegd er moet meer groen komen. Dan is ook de VVD de eerste die zegt dat is echt nodig. Nu doen we eindelijk op een plek heel veel voor biodiversiteit en vergroening. En dan zegt u eigenlijk nou ik weet niet of dat allemaal nodig is. Hoe rijmt u dat met elkaar?

Jelle Vintges (VVD) **[00:36:35]:**

Ja, voorzitter, dank voor deze vraag. Ik snap dat er misschien wat vraagtekens bij staan. Wat wij belangrijk vinden is dat dit gebied in principe al groen is. We kunnen dan nog de discussie voeren of het hoogwaardig groen is, maar in ieder geval is dit gebied al groen. Wij kiezen dan liever om plekken aan te pakken die nu nog helemaal versteend zijn. We hebben hier voorheen ook al moties of vragen over gesteld, om eerder versteende gebieden in onze stad aan te pakken en nu niet dit gebied even te laten liggen en dan om 8 miljoen te investeren in een gebied dat al groene is.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:37:05]:**

Dat was volgens mij GroenLinks de vraag. En dan had u ook volgens me uw hand net opgestoken voor een eigen bijdrage. O, u heeft uw hand nog omhoog. Vanuit hier zie ik dat niet. Ja, dat zit achter uw hoofd. Dus er mag nog een tweede interruptie.

Julia Kleinrensink (GroenLinks) **[00:37:23]:**

Ja, voorzitter, want ik constateer dat we dan wederom weer bij de discussie zitten of groen altijd biodiversiteit betekent. En laat het heel duidelijk zijn, een weiland, graaigras, is niet per se biodiversiteit. En dat is zo mooi wat we hier aan dit plan gaan doen. Maar goed, dat is niet perse een vraag, maar wel een reactie op wat er hiervoor lag.

Gertjan te Hoonte (voorzitter) **[00:37:43]:**

Ik zie dat de heer Vintges geen behoefte heeft om daarop te reageren. Dus GroenLinks voor eigen bijdrage.

Julia Kleinrensink (GroenLinks) **[00:37:50]:**

Ja, voorzitter, want er ligt een heel mooi plan voor met het IPVE. We voegen enorm veel groen toe voor de stad en ook nog eens een heel groot gebied. En dat is enorm belangrijk, want dit is een hele mooie groene vechtschicht voor de stads. En er zitten verschillende groene zaken in dit plan waar we heel blij mee zijn, zoals 2,8 kilometer natuur, inclusieve oevers, het Manitoba bos wat een rustgebied wordt. Maar we zijn bijvoorbeeld ook heel blij dat het autoluwer wordt, doordat de Manitobadreven fietsstraat wordt, de vechtdijk autovrij en de westelijke afrit vervalt. Dus wat ons betreft ligt hier een heel mooi plan voor waar we enorm blij mee zijn. En zoals we ook al eerder hebben aangegeven bij het startdocument heeft landbouw wat ons betreft geen prioriteit in de stad en dus ook niet in dit gebied. En we zijn er wel voor blij dat er mee gekozen is dat als er landboud is dat die natuur inclusiever wordt. En dat is een grote stap. Maar ook voor de uitwerking voor de toekomst willen we oproepen dat wanneer er keuzes hierin worden gemaakt... Natuur heeft altijd de hoogste prioriteit in de afweging ten opzichte van landbouw. Verder vinden we het jammer dat de oeververbinding niet gerealiseerd kan worden.

Gertjan te Hoonte (voorzitter) **[00:38:55]:**

Een interruptie van het CDA.

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:38:58]:**

Ja, dank voorzitter. Ten aanzien van de landbouw in het gebied. Ik snap in zich wel dat GroenLinks aangeeft dat onze natuur heel erg belangrijk is. Maar GroenLinks geeft ook aan dat het al best wel een opgave is om natuurinclusieve landbouw te realiseren. En de aanwezige boer in het gebied doet juist zijn best om die omslag te maken. Dus hoe voorkomt GroenLinks dat er eigenlijk een soort onzekerheid ontstaat voor de boer? Terwijl er juist nu afspraken op tafel liggen voor de wat langere termijn. Kan de boer ervan op aan dat de gemeente zich daar ook aan houdt?

Julia Kleinrensink (GroenLinks) **[00:39:29]:**

Ja, voorzitter. Volgens mij hebben wij bij het startdocument gezegd dit anders te willen. Daar was geen meerderheid voor. Dit is gewoon duidelijk het plan wat er nu ligt. Daar ga ik nu niet ook aan tornen. Het is alleen als er later weer afwegingen gemaakt zouden moeten worden, hoop ik dat dit toch prevaleert. Dus dat is wat ik zeg. Maar ik ga nu niet aan de afspraken tornen die er liggen met de boeren. Die zijn er ook.

Gertjan te Hoonte (voorzitter) **[00:39:48]:**

Tweede maal CDA.

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:39:50]:**

Ja, dank u voorzitter. Ja, dat stelt me nog niet helemaal gerust. GroenLinks is geen onbeduidende partij hier in deze gemeenteraad. Ik ben toch wel benieuwd wat is dan later voor GroenLinks? Wanneer kan er dan wel aan die afspraken getornd gaan worden? Want die boer die wil toch ook een betrouwbare overheid tegenover zich hebben die zich aan die a fspraak houdt. In ieder geval voor die termijn die nu is afgesproken. Dus kan ik dan wel concluderen dat het dan op zijn minst niet in de komende 10 jaar is dat GroenLinks hier opnieuw aan gaat morrelen?

Julia Kleinrensink (GroenLinks) **[00:40:17]:**

Voorzitter, volgens mij liggen de afspraken er. Daar wordt nu niet aan getoond. Ik weet niet precies voor welke termijn die zijn afgesproken. Stel, deze boer zou na een tijdje zeggen, ik ga met pensioen en je moet daar opnieuw plannen maken. Wat doe je daar dan mee? Nou, dan hoop ik dat wij kiezen voor natuur en niet per se weer voor landbouw. Dus zo kunt u het ongeveer lezen. Maar ik ga niet nu aan een afsprak zitten die er ligt.

Gertjan te Hoonte (voorzitter) **[00:40:38]:**

De derde maal CDA.

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:40:40]:**

Ja, dank voorzitter. Kijk, dit plan wat er nu voor ligt is ook niet het plan van het CDA. Ook niet dan blijkbaar het plan Van GroenLinks. Er wordt gezocht naar een soort middenweg om tot iets werkbaars te komen. Laten we dat niet ondermijnen, zou ik willen meegeven. Dus laten we voorkomen dat we de schijn hier doen voorkommen. Dat we die boer zo snel mogelijk weg zouden willen hebben. Want dat vind ik echt geen recht doen aan de situatie.

Gertjan te Hoonte (voorzitter) **[00:41:05]:**

En daar zat een vraag in, mevrouw Zwinkels.

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:41:08]:**

Deelt mevrouw Kleinrensink dat met mij. Oké.

Gertjan te Hoonte (voorzitter) **[00:41:11]:**

Dit soort eindconclusies kunnen in hun eigen bijdrage, maar u mag nog even reageren.

Julia Kleinrensink (GroenLinks) **[00:41:15]:**

Volgens mij probeerde ik net genuanceerd te zeggen dat als het aan ons had gelegen, had er net een ander plan gelegen. Nu ligt dit plan er, vinden we het helemaal goed dat het er zo ligt en vragen we vooral om in de toekomst deze prioriteit goed mee te nemen. Dus volgens mij delen we in die zin het plan.

Gertjan te Hoonte (voorzitter) **[00:41:30]:**

GroenLinks gaat verder met het betoog.

Julia Kleinrensink (GroenLinks) **[00:41:33]:**

Ja, voorzitter. Want in het document staat ook dat die oeververbinding niet gerealiseerd kan worden omdat er geen geld voor is. En die blijft wel relevant. Dus we zouden willen uitspreken dat dit wel een optie moet blijven. En we kunnen ons voorstellen dat dit toch later nog een keer gerealiseerd wordt, wetende dat daar nu geen geld voor is. Maar we willen graag die optie op tafel houden. Dus graag daar een d at is eigenlijk onze oproep. En dat was hem voor nu.

Gertjan te Hoonte (voorzitter) **[00:41:55]:**

Dank voor uw bijdrage. Dan kijk ik naar de volgende. PvdA zag ik volgens mij ook al... Ja? PvdA. U spiegelt weg in het licht.

Joachim Cornielje (PvdA) **[00:42:06]:**

Ik zal even iets naar beneden doen. Dat zijn al die uitdagingen die we nu met de negen uur ochtend hebben. Dank u wel, voorzitter. De planvorming van natuurgebied Zuilen kent een lange geschiedenis. En dat is begrijpelijk. De ambities voor dit gebied waren ook groot. Recreatie,

biodiversiteit, het verstevigen van cultuurhistorische waarden. Allemaal goede ambities, maar ook lastig te verwezenlijken met de beperkte ruimte. Daarom is het goed ook dat de wethouder na kritiek van omwonenden terug is gegaan naar de tekentafel. En samen met die omwonende aan de tekentafel heeft gezeten om een nieuw plan te maken. Dit resulteert er ook in dat er nu een veel beter plan ligt. Wat rekening houdt met onder andere de rijke cultuurhistorie die dit gebied kent. Ik zie een interruptie.

Gertjan te Hoonte (voorzitter) **[00:42:54]:**

Nummer vijf mevrouw Zwinkels. In het eerste debat, u heeft er twaalf gratis.

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:42:58]:**

Ja, dank u wel. Gratis zie ik als een soort bonus, maar dat is misschien een verkeerde interpretatie. Ja, dat denk ik ook. Ik had een vraag inderdaad, want ik was al benieuwd. Er wordt gezegd, door te spreken met die omwonenden, daar ligt dit plan nu voor. Maar in het stuk staat juist dat dat niet gedaan is en dat er voor deze fase is gekozen om een soort brede peiling te doen. Hoe kijkt de PvdA daarnaar? Want eigenlijk hetgeen wat ze zeggen dat is gedaan, dat is helemaal niet gedaan.

Joachim Cornielje (PvdA) **[00:43:29]:**

Dat is niet helemaal waar, want eerst was er ruimte voor recreatie ook in het gebied. We zien nu dat dat verplaatst is naar alleen de entrees van het gebied. Er zouden picknicktafels komen, dat zit er nu niet in. Er is wel degelijk geluisterd naar de behoeften van de bewoners als het bijvoorbeeld ging om wel recreaties toe te voegen, maar niet zoveel als er in het oorspronkelijke plan stond. Dus dat is wel degelijk, is er geluisterd naar bewoner op dat punt.

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:43:53]:**

Ja, dan misschien een laatste interruptie voor nu, voorzitter. Dan ben ik toch wel benieuwd. Ik deel inderdaad dat er een aantal compromissen zijn gesloten. Dus daar heeft de PvdA helemaal gelijk in. Maar is de PvdA het dan ook met mij eens dat als je kijkt naar de participatieparagraaf rondom dit plan wat nu voor ligt, dit IPVE, dat het eigenlijk niet zo is gegaan. Dat de inwoners die voorheen hebben geparticipeerd nu geen gelegenheid hebben gehad om te participeren en er alleen een peiling heeft plaatsgevonden.

Joachim Cornielje (PvdA) **[00:44:22]:**

Ik denk dat in de totale planvorming dat daar gewoon veel is geluisterd naar en naar bewoners. Veel ook ruimte is geweest voor participatie. En daar wil ik u graag bij houden.

Joachim Cornielje (PvdA) **[00:44:34]:**

We zijn ook blij dat er in dit plan na onderzoek is besloten dat er geen pad door het Manitoba bos komt. Hier hebben we als partij ook eerder voor gepleit. We zagen dat recreatie hier tegenover biodiversiteit kwam te staan. En het is ook goed dat er nu wel een pad ligt voor een alternatieve wandelroute. Zo houden we ook ruimte voor biodiversiteit en recreaties. Ook zijn we blij dat de boer een lager gepacht krijgt en meer zekerheid door middel van zes jaar pachtcontracten in plaats van jaarcontracten. Lange termijn zekerheid geven aan de boeren slash natuurbeheerder was eerder ook een van onze aandachtspunten. Hij is echt nodig voor het biodiverser maken van dit gebied en we zijn blij dat dit opgevolgd is. We vragen ons nog wel af, de bureau heeft nu meer zekerheid gekregen om daar natuur te beheren. Maar echt de lange termijn zekerheid, in hoeverre zit die erin, kan de wethouder daar nog wat meer over zeggen. Wat gebeurt er bijvoorbeeld na die zes jaar? Verder had ik nog een laatste vraag over de speeltoestellen die in het gebied komen. Op welke manier houdt de wethouder rekening met de cultuurhistorische waarden van het gebied met betrekking tot deze speeltoestellen? Dank u wel.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:45:50]:**

Ja, en ik wil wel meegeven dat het deels wel een beetje soms een technisch karakter heeft aan de PvdA. Dus vragen wat er na zes jaar gebeurt hadden ook technisch uitgevraagd kunnen worden. Dus daar gaan we ook iets meer op letten want dan houden we tempo erin. Wat we ook gaan doen om het tempo er in te houden is denk ik het CDA het woord geven. Want volgens mij heeft u een mening over dit plan. En dan kunnen we even kijken of u die kunt delen in uw eigen bijdrage. Het CDA.

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:46:20]:**

Dank voorzitter. Ik vond het een interessante interventie die u deed zojuist. Ik ga het juist kort houden, want ik heb inderdaad mezelf al duidelijk uitgesproken over dit plan op voorgaande momenten. Wat ons betreft is het hele plan eigenlijk niet nodig en zou het ook niet de prioriteit moeten krijgen, ook als het gaat om de financiën, nut en noodzaak. Daar zijn wij nog steeds niet helemaal van overtuigd, maar we zien dat er een meerderheid voor is in deze raad. We hebben ook een alternatief plan gepresenteerd enkele maanden geleden. Daar zien we wel wat overeenkomsten in, dus ook dank aan de wethouder dat daar naar is gekeken. En uiteraard ook dat de ideeën van omwonenden zijn meegenomen. Daarom vinden wij die uitkijktoren eigenlijk best wel een prima idee. Lijkt ons wel mooi. Wij dachten bijna nog, we zeiden tegen elkaar, doe alleen die uitkijktoren. Maar ja, dan schieten we het plan misschien te veel te kort. Ja, ik wil het hier eigenlijk gewoon bij laten, voorzitter. Wij waren ook wat verbaasd over die natuurvriendelijke oevers, totdat dat toch veel minder is dan beloofd. Graag een reflectie

van het college. En wij vinden ook een aantal dingen nog onduidelijk. Twee dingen. De padenstructuur door het hele gebied. Ik had verwacht dat daar nu een heel concreet voorstel zou liggen, maar het wordt een beetje abstract beschreven. Ik zou graag willen weten van de wethouder of dat er dan voor het laatste ontwerp, volgens mij heet dat een detailontwerp wat hierna nog komt, Dat we daar het dan wel heel duidelijk in gaan terugzien. Zodat mensen weten wat ze kunnen verwachten. En ten aanzien van de financiën, wij waren ook wel wat verbaasd over de Franciscus-dreef. We hebben er wel een andere mening over dan de VVD. Maar opeens zit het wel in de scope van het project en zit het daarmee ook in het budget van dit project of niet. Ja, dat vonden wij wel wonderlijk. En wij vonden het ook wonderlijk dat er een Groen Groeit Mee-subsidie van de provincie hiervoor wordt gebruikt. Want in onze ogen is het nog steeds zo dat er geen groen meegroeit met dit plan. Dat was hem. Dank u wel.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:48:07]:**

Dank voor uw korte bijdrage. Ik zie achter u, moet ik even... LINK wil ook een bijdrage doen.

Pepijn Zwanenberg (LINK) **[00:48:14]:**

Ja, dank u wel, voorzitter. Er is al veel gezegd. Wij denken dat dit IPVE mooie kans biedt om slag te slaan richting meer groen en tenzij over meer biodiversiteit in het gebied. terwijl ook die cultuurhistorische waarden behouden blijven. En we zijn echt ook, het werd door anderen ook al gezegd, heel blij dat het Manitoba-bos nu behouden blijft als rustgebied voor planten en dieren. Mede hierdoor komt er ook meer ruimte voor inheemse planten, bloemen en het leefgebied van dieren als ooievaar, haas en Kiewit blijft behouden. En er zijn echt heel veel ooievaars, weet ik in ieder geval. En dan die uitkijktoren waar het net al over ging. Er stond ook dat dat in een alternatief plan van de bewoners stond, maar in het plan van bewoner was wel een hele andere toren. Was het geen toren van 25 meter hoog, maar was het een soort vogeluitkijkhut en dan dus veel lager en in de vorm van de dom. En er was dan eigenlijk weer een verwijzing naar een oude cultuurhistorische zichtlijn die verloren is gegaan. Misschien is het college niet bereid om te kijken naar zo'n uitkijktoorn. Ik denk dat dat ook wat kan schelen in de kosten misschien ook nog. En dan wordt er ook nog iets van dat alternatieve plan van bewoners meegenomen.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:49:12]:**

Dank voor uw bijdrage. Oh, interrupties zie ik. D66

Nadia Stylianou (D66) **[00:49:20]:**

Ik begrijp dat er nu een alternatief wordt voorgesteld. Hoe staat de heer Zwadenberg tegenover kwade kosten? Want nu staat het geraamd op 2 ton. Vindt de heer Zwanenburg dat proportioneel?

Pepijn Zwanenberg (LINK) **[00:49:32]:**

Of ik dat origineel vind dat het 2 ton kost...

Nadia Stylianou (D66) **[00:49:35]:**

Proportioneel.

Pepijn Zwanenberg (LINK) **[00:49:36]:**

Ik vond het heel origineel opzichting 2 ton.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:49:41]:**

Vierde voorzitter, maar een goede verduidelijkende vraag denk ik. U kunt wel antwoord geven.

Pepijn Zwanenberg (LINK) **[00:49:45]:**

Dank inderdaad voor deze vraag. Wij stellen dus eigenlijk nu een ander soort toren voor. Eigenlijk precies wat de bewoners ooit hebben bedacht. Een vogeluitkijkhut die is een stuk lager dan 25 meter hoogte nu wordt voorgesteld. Dus we denken dat de kosten daarmee ook heel origineel en ook proportioneel worden.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:50:03]:**

Oké, volgens mij denk was dat voor bijdrage voor een interruptie. Oké maar dan had ik eerst de Partij voor de Dieren nog van die had net al de hand omhoog.

Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren) **[00:50:14]:**

Dank voorzitter en ook dank aan het college dat we dit als raadsvoorstel ontvangen hebben en we nu dus als Raad kunnen controleren hoe de inbreng van vorig jaar is verwerkt in de uitwerking. Wij zien veel goede dingen in het plan. Na de in breng van de raad vorig ja bij het startdocument is goed geluisterd. Het Slingerbos en de Manitoba bos blijven een rustgebied voor planten en dieren. De oevervegetatie aan de vecht blijft

behouden. Er komt voorlopig geen oeververbinding aan de vlecht en daar is de Partij voor Dieren blij mee. We zijn ook blij met het verhogen van het waterpeil tot een natuurlijk waterpeel in het gebied. En dat het behoud van bomen en biodiversiteit het gewonnen heeft van het herstel van een historische zichtlijn. Maar we hebben ook nog een aantal aandachtspunten en vragen. En ten eerste gaat dat over perceel D. Perceel D zou een verschraald perceel worden waar biodiversiteiten echt een kans zou krijgen nadat het jarenlang verzadigd is geweest door veel te veel vermesting. En het is nodig om perceel d af te plaggen zodat het verschraalt kan worden. Dan kan je daar vochtig hooi land of zelfs nat schraalland van maken. Want daar zat een interessante locatie voor, blijkt uit allerlei onderzoek. Laten we dat dus omarmen en daarvoor gaan, zoals vorig jaar ook in het startdocument werd vastgesteld. Maar nu lezen we tot onze schrik in het IPVE dat het afplaggen van perceel D nog maar voor de helft doorgaat. Of sterker nog, er staat dat het voor de helft door gaat, maar bij navraag blijkt dat het nog maar voor een derde doorgaat en dat twee derde dus niet die mooie biodiverse verschraling krijgt... ...zoals ons vorig ja beloofd was. Nou, de Partij voor de Dieren is daar echt teleurgesteld over en we willen...

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:51:47]:**

CDA.

Jantine Zwinkels (CDA) **[00:51:50]:**

Ja, dank voorzitter. Ja, ik snap die teleurstelling niet helemaal, want er wordt inderdaad dan nog een deel afgeplagd. Nou, daar kun je wat van vinden, maar er zijn ook verschillende ideeën over natuurontwikkeling. Ook als je kijkt naar een organisatie als Weiland, die daar veel ervaring mee heeft, die heeft juist daar andere ideëen bij dan de gemeente. Dus ik vond het juist wel mooi dat gewoon open op tafel wordt gelegd. Laten we het monitoren, kijken wat de effecten hiervan zijn. Is de Partij voor de Dieren ook bereid om op die manier er ook van te leren en te kijken wat dan ook echt goede effecten met zich mee kan brengen voor de biodiversiteit?

Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren) **[00:52:18]:**

Het CDA noemt een organisatie als Weiland. Dit is bijvoorbeeld een ander onderzoeksinstituut, dat heet het Louis Bolk Instituut die ook heel veel onderzoek doet naar biodiversiteit. Die zeggen juist, ga dit afplaggen. Dus er zijn dan misschien verschillende meningen over. Volgens mij kijkt Weiland ook juist naar hoe kan je dit nu doen samen met zo'n agrariër waarbij die verschillenden belangen meewegen. Wat mij dus het gevoel geeft van, goh, wat is hier het plan dat vorig jaar op tafel lag was al een compromis met de bewoners en de boeren in het gebied. Er zijn geloof ik vijf percelen waarvan perceel D niet eens de grootste is. Die perceel B en C en E, die worden niet afgeplakt. Laten we dan in ieder geval perceel d omarmen en daar die verschaling op zoeken.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:53:01]:**

Volgens mij was dat al lang genoeg antwoord. Was het klaar? Vervolgt u uw betoog.

Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren) **[00:53:06]:**

Ik wilde hierover nog vragen of de wethouder dus mogelijkheden heeft om toch gewoon dat hele perceel af te plaggen en die experimenten met wat doet het voor de biodiversiteit als je niet afplagt om daar de rest van het gebied, dus B en C en E, voor te gebruiken. Het tweede aandachtspunt dat we hadden was ook die uitkijktoren. Er wordt nog in de stukken gezegd een meerderheid wil dit, maar dat gaat dan om toekomst. 42% die het eens is met die toren. Maar er is ook 40% van de reageerders die het niet eens is met die toren, wat ik niet per se draagvlak vind... om dan voor die uitkijktoren te gaan. Wij hebben dus echt twijfels erbij. Van ons hoeft die toren ook niet. Het scheelt 2 ton op de begroting. Of wat ons betreft niet naar sport. Kijk even naar de overkant. Maar die toorn zelf zien we de noodzaak niet van. En dan heb ik nog twee afsluitende vragen.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:53:52]:**

D66.

Nadia Stylianou (D66) **[00:53:53]:**

En als die twee ton dan geïnvesteerd wordt in meer natuurlijk spelen voor kinderen?

Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren) **[00:53:59]:**

Volgens mij zit er al best wat natuurlijk speler voor kinderen in. Ik zat nog even in die peiling te kijken, daar is volgens mij zelfs gevraagd wat voor soort speelobjecten wilt u? Waar mensen ook voor boomstammen en schijfjes en weet ik veel konden kiezen. Maar goed, ik denk dus dat dat niet per se nodig is om nog meer te doen. Maar ik sta er wel voor open om daar naar te kijken.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:54:18]:**

Vervolgt u betogen.

Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren) **[00:54:20]:**

Nog twee afsluitende vragen.

1. Een rondje rondom het terrein van ons genot is nu onderdeel van de plan en dat is wat ons betreft een verbetering, maar de Volkshuisvereniging heeft ook laten weten dat zij ervoor openstaan om meer mensen op hun eigen terrein te verwelkomen. Mijn vraag is of

die contacten met de vereniging inmiddels gelegd zijn en of het college mogelijkheden ziet om ook dat nog mee te nemen in het ontwikkelen van meer opties voor wandelroutes.

2. En als laatste, buiten de scope van dit plan, vraagt de ondernemersverenigingen nieuw over vecht ook aandacht voor de vergroening van het bedrijventerrein. Mijn vragen is of het college kan aangeven of daar al aan gewerkt wordt, of dat misschien nog aansluitend kan. En wat er in de weg staat om gelijktijdig met de ontwikkeling van het natuurgebied ook de verdere omgeving te vergroenen.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:55:02]:**

Ik dank de Partij voor de Dieren voor hun bijdrage en dan gaan we naar de DENK, ChristenUnie, Volt. En dan eindigen we aan deze kant.

Miraç Usta (DENK) **[00:55:14]:**

Ja, dank u wel voorzitter. Helaas is wederom te lezen dat het autopestbeleid langzaam maar zeker weer wordt doorgevoerd. We lezen ook dat de Vechtdijk autovrij wordt. Waarom het geen goed idee is weten we vast allemaal wel. Het sluiten van de westelijke afrit van de Franciscusdreef verslechtert de bereikbaarheid en zorgt voor omrijden en extra files. Verkeersdruk verplaatst. Het verkeer zoekt andere routes, waardoor juist meer overlast en onveiligheid ontstaat. Bereikbaarheid verslechterd. Bewoners, bedrijven en hulpdiensten verliezen belangrijke routes. Omrijden kost tijd en veroorzaakt extra drukte elders. Daarom zijn wij tegen het voorstel Zoals het nu ligt. We roepen de wethouder op om de toegang voor de auto's te behouden. Anderzijds zullen we met een amendement of een motie komen. Dank u wel, voorzitter.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:56:11]:**

PvdA heeft een interruptie voor u.

Joachim Cornielje (PvdA) **[00:56:13]:**

Ja, ik hoor hier toch een of andere dystopie in Zuilen zich voltrekken. En die kan natuurlijk voor of tegen het plan zijn. Maar als we het bijvoorbeeld hebben over die hulpdiensten. Want dat is inderdaad een belangrijk punt. Dan is er wel ruimte. Dan mogen die hulpdiensten w el over de Vechtdijk rijden. En daar is een uitzonderingspositie gemaakt erkent de heer Usta dat?

Miraç Usta (DENK) **[00:56:30]:**

Voorzitter ik heb het ook over de afrit van de Franciscus dreef en ja de Vechtdijk wordt de auto vrij voor de rest dus ja het wordt sowieso moeilijker voor die hulpdiensten als ik was zoals ik hem lees

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[00:56:55]:**

Volgens mij had ik ook het idee dat u dit amendement aankondigde dan aan het eind van uw bijdrage was, toch? Ja. Chris tenUnie.

Kirsten Alblas (ChristenUnie) **[00:57:05]:**

Ja, dank voorzitter. Zo'n 3,5 jaar geleden was het commissiedebat over natuurgebied Zuilen mijn allereerste debat. Toen heette het volgens mij nog park. Gelukkig heet het nu weer netjes natuurgebied. Het is dus een lange zit, maar wel mooi om het vanaf het begin te kunnen volgen. En we zijn blij dat dit IPVE er ligt. Dus dank ook voor de uitwerking van bepaalde punten. Daar zijn we blij mee, maar ook wij hebben nog wat vragen. Vorige keer noemde ik al, en meer mensen hier hebben het ook genoemd, dat het plan een enorme verbetering is ten opzichte van het allereerste plan. Dus soms is het ook gewoon goed om even wat meer tijd te nemen. Wat ons betreft is het nog steeds een mooi compromis van wat de gemeente het liefst wilde en wat werkgroepen en omwonenden graag wilden. Wat ons betreft is het mooi dat er nog een wens van omwonenden en bezoekers vervuld gaat worden, namelijk die uitkijktoren. En ook al, nou ja, deel ik ook wat de Partij voor de Dieren zegt, dat het ook veel mensen zijn die het niet willen. Dus ik kan me best voorstellen dat er noch eens goed gekeken moet worden naar hoe dan qua vorm en hoogte, wat Link ook noemde. In het kader van circulaire economie vragen we ons af of in het ontwerp ook meegenomen kan worden dat het van tweedehands materiaal, materiaal uit het grondstoffendepot, dat soort dingen gemaakt kan worden. Dus kan de wethouder toezeggen om ook dat mee te nemen in de ontwerpfase? En diezelfde vraag geldt uiteraard ook voor de speeltuinen en de zitelementen enzo. Over speeltuinen gesproken. Wij zijn blij dat ook die natuurlijke elementen krijgen, wat ons betreft zoveel mogelijk. De speeltuin in het Noorderpark is daar wellicht een mooi voorbeeld van. Tegelijk zouden we ook graag zien dat het toegankelijke speeltuinen zijn. Want ook hier gaat het in het document met regelmaat over toegankelijkheid, maar bij speeltuinen zien we dat helaas nog wat weinig. Dus dat het toegankelijk is voor kinderen met een beperking, maar ook voor ouders met een beperking. Dus ik kan de wethouder toezeggen dat toegankelijke voor speeltuinen ook zal gelden. Ook wij waren vanaf het begin voorstander dat dat Slingerbos-Manitoba-bos afgesloten blijft. Dus we zijn heel blij dat dat inderdaad gebeurt. Ook wij zijn blij met de keuze voor Autoluw en delen het verzoek van GroenLinks om de optie voor een oeververbinding wel op tafel te houden, mocht het in de toekomst wel kunnen. Qua financiën lezen we dat het slagen deels afhankelijk is van subsidies. De kans is groot dat die inderdaad toegezegd worden. Maar kan de wethouder toezeggen dat we wel geïnformeerd worden over dat toezeggen of niet? Want stel dat we die onverhoopt toch niet zouden krijgen, dan heeft dat natuurlijk wel

gevolgen voor de uitvoering van het project. Dan, we weten dat nog de Raad nog het college erover gaat, maar toch doe ik ook deze keer weer de oproep om de boeren in het gebied mee te geven dat het mooi zou zijn als kalfjes in elk geval de eerste drie maanden bij hun moeder kunnen blijven. Dank u wel.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:00:03]:**

Volgens mij was het laatste punt niet zo heel veel met behandeling van het onderwerp te maken. Maar ook daar kunt u met z'n allen op letten voor de snelheid in het debat. Want ik wijs u erop dat we ondertussen ruim een half uur bezig zijn en nog steeds in de inbreng van uit de raad zijn in een debat van 60 minuten. Dus dan kunt u even timen hoe we zitten, ook qua interrupties enzo. Volt.

Sander Denneman (Volt) **[01:00:27]:**

Dank u wel, voorzitter. Ik zal het kort proberen te houden. Wij zijn niet enthousiast over dit voorstel, maar dat wist u al. We zouden liever zien dat dit geld wordt ingezet voor meer groen in de wijk. Zuilen, wel fijn dat het Manitoba-bos wordt behouden. Sluit me aan bij D66. Twee ton voor die uitkijktorens in deze tijd. Laten we dat vooral niet doen. En als we het dan inzetten, kan de wethouder dan toezeggen dat we dat geld gaan inzetten voor groen in de wijk. Desnoods ook voor groensport en spel in de Wijkzuilen. Ik sluit me verder aan, ook bij het CDA GroenLinks... de natuurvriendelijke oevers 2,8 toegezegd was 5. We hebben nog wel vragen over de kosten voor het beheer van het gebied. Hoe gaat dit worden ingericht? En kunnen we een garantie krijgen dat dit niet ten koste gaat van groen in de wijken? En wat betreft die nieuwe oeververbinding voor omwonenden is dit gewoon onduidelijk. K an de wethouder toezeggen dat die er pas komt nadat er een goede participatie heeft plaatsgevonden. Dank u wel.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:01:32]:**

Dank voor uw bijdrage. We gaan naar EenUtrecht.

Loise van Dijk (EenUtrecht) **[01:01:36]:**

Dank, voorzitter. Dit is een van de eerste onderwerpen waar ik als commissielid in mocht duiken. Naast het plan wat er nu ligt, is er ook veel documentatie geschreven over hoe de samenwerking met bewoners is verlopen. Om tot het plan te komen. En hier was ik zelf nogal van onder indruk. Maar ik was ook benieuwd hoe de bewoner deze samenwerken zelf hebben ervaren. En nu heb ik met een aantal bewonen gesproken en zij zijn zeer ontevreden met het samenwerkingsproces. De werkgroep van de bewoners geeft aan dat zij zich niet herkent in de notulen van de samenwerken sessies. En heeft ook expliciet aangegeven niet akkoord zijn met de notulen van het participatieverslag.

Daarnaast hebben zij de peiling die is gedaan, vinden zij slecht uitgevoerd. Hoe kan de wethouder toch de indruk wekken dat er een samenwerkingsverslag is dat niet gedragen wordt door de bewoners? Sorry, hoe kan de wethouder toch de indruk wekken dat er samenwerkingsverslag is dat wordt gedragen door bewoner terwijl bewonen niet eens zijn met weergegeven? Daarnaast ben ik benieuwd waarom de geplande terugkoppeling met deze werkgroep, die gepland stond op 2 september, verschoven is naar 14 oktober. Een datum waarop de gemeenteraad al een besluit heeft genomen. Dit lijkt de bewoners op te zadelen met een puur informatief moment waarbij hun input al niet meer kan worden meegewogen. En ik ben benieuwd hoe de wethouder dit rechtvaardigt. Ten slotte, op de inhoud van het plan zat ik vooral te kijken naar het stukje beheer en onderhoud. De bewoner wijzen op ruim 60 jaar achterstallig onderhoud en het ontbreken van een concreet plan van aanpak en kostenbegroting hiervoor. Hoe kan de gemeente van start gaan met nieuwe kostbare projecten zoals de uitkijktoren en het afplaggen als er nog geen inzicht en plan is voor het wegwerk van bestaande achtstellig onderhoud en de kosten die hierbij komen kijken? Dat waren mijn vragen.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:03:27]:**

Dank. Aan de overkant. Student & Starter.

Emma Usmany (Student & Starter) **[01:03:34]:**

Ja, sorry toch. Een korte bijdrage vanuit onze kant. Ik zei het al ik hou het kort, er is heel veel gezegd. We zijn blij dat er aandacht is voor meer groen in onze stad. We staan ook blij om te lezen dat er in het gebied ruimte blijft voor sport, bewegen en speelmogelijkheden, ook op het water. Hoewel dat wat ons betreft natuurlijk altijd meer mag. En we zijn ook blij dat de Vechtdijk autovrij wordt, zodat de verwachte toenemende stromen aan fietsers en voetgangers ook veilig het gebied kunnen bezoeken. Ook steunen wij het besluit om het Manitobabos niet open te stellen. Daar hadden wij vorig jaar ook al onze zorgen over geuit. Daarnaast zijn we ook tevreden dat er geen wijzigingen zijn gekomen op het gebied van een evenementenverbod. Dat hebben wij vorige jaar ook onze zorgen over geuit. Door hier niet op te sturen blijven kleinschalige evenementen mogelijk die qua aard en omvang passen in het gebied. Wel vragen wij ons nog af hoe wil het college het uitgangspunt niet sturen op in de praktijk vormgeven... Betekent dit dat alle kleinschalige evenementen toegestaan zijn of worden er toch specifieke criteria gehanteerd? En zo ja, wat zijn deze? Tot slot over de oeververbinding. Enkele varianten die bleken ook haalbaar, maar deze worden nu niet in het plan meegenomen vanwege de hoge kosten. En tegelijkertijd, een aantal fracties zei dit ook al, wordt er wel gesproken over een uitkijk te horen. Terwijl deze ook kosten met zich meebrengt en de peiling bovendien ook liet zien dat de mensen er evenveel voor als tegen waren. Hoe is het college dan toch tot het besluit gekomen om de uitkijktoren wel in het plan op te nemen en de oeververbinding niet? Graag reactie van de wethouder. Dank.

Gertjan te Hoonte (voorzitter) **[01:05:01]:**

En dank ook voor uw bijdrage. Dan kijk ik, Stadsbelang is er niet. Utrecht Solidair is er ook niet. UtrechtN u! geen bijdragen volgens mij. U gaat dat later bij een ander onderwerp doen, heeft u aangegeven, Horizon. Ook niet. Oké. Dan zijn wij rond. Dan kijk ik even of we direct kunnen beginnen met beantwoorden. Dat gaat nog allemaal voor iedereen. Dan gaan we beantwoorden en daarna doen we een korte pauze.

Linda Voortman (College) **[01:05:28]:**

Ja, voorzitter. Dank u wel. Ik zal gewoon meteen de vragen langslopen. Mevrouw Stylianou van D66, die miste de extra sportinvestering. Maar eigenlijk kan ik me gewoon aansluiten bij wat mevrouw Zw inkels daarover heeft gezegd. Zij heeft gewezen op. Wat er staat over wat we op sport en spelen doen in dit IPVE. Dan voor wat betreft de uitkijktoren. Ik zou zeggen dat als je meer sport- en speelmogelijkheden wil, dan past een uitkijktoren daar heel goed bij. Ik vind het juist ook echt bijdragen aan recreatiemogelijkheden. Het voegt ook een bestemming aan het gebied toe, een reden om er naartoe te gaan. Erfgoed en landschap kun je beter ervaren en het past binnen de raming. En het is iets, inderdaad, je kunt zeggen uit de peiling waar 2000 mensen aan meegedaan hebben, daar lag het 40-42. Maar tegelijkertijd was het wel ook iets wat ook in het plan van de werkgroep stond. Dus vandaar dat wij hebben gezegd van dan zetten we het hier ook in. Als het gaat om de vraag van de VVD, waarom is het zoveel duurder geworden? Is het niet veel te duur? Voorzitter, wij denken dat we hiermee aanspraak maken op een aantal prachtige subsidies. Het programma Gezond Water, groen groeit mee. En als het gaat over is het niet viel te duurt, ja jongens, Er is wel een wereldwijde biodiversiteitscrisis gaande. En ook als stad. De stad groeit. Juist Zuil en Overvecht verdienen ook een rustige groene plek. Dicht bij huis om tot rust te komen. En wij denken ook dat natuur meer ruimte verdient in de stad. Dus ik vind dat dat ook wat waard is. De afsluiting van de Vechtdijk. Daar had de fractie van de VVD en ook DENK opmerkingen over. Het autovrij maken. Dat het juist een prettiger verblijf wordt voor fietsers en voetgangers. En er is ook veel draagvlak in de omgeving voor autovrij op deze locatie.

Gertjan te Hoonte (voorzitter) **[01:07:15]:**

U krijgt een interruptie van DENK.

Miraç Usta (DENK) **[01:07:16]:**

Dank u wel voorzitter. Het is uiteraard begrijpelijk dat het voor de voetgangers en de fietsers prettiger wordt op deze manier. Maar wat we ook zien is dat in de nabijgelegen wijken het al vaak heel erg druk is. Het verkeer neemt ook door de tijd natuurlijk toe met meer inwoners. En we zien ook het versmallen van wegen bijvoorbeeld. Recent nog vragen over gesteld, maar niks aan heeft ervoor gezorgd. Dat er onveilige situaties zijn ontstaan en ook enorme verkeersdruk. Dus maakt de wethouder zich daar geen zorgen over?

Linda Voortman (College) **[01:07:55]:**

Ik denk niet dat het autovrij maken van de Vechtdijk, dat dat zo'n enorme invloed heeft. Want dat gaat om gemiddeld 500 voertuigen per dag. Dus dat is echt een lage intensiteit. Er zijn ook geen bestemmingen aan de Vechtdijk. Oud Zuilen blijft ook goed bereikbaar. En u had het ook over de hulpdiensten. Dus ik denk dat ik hiermee ook meteen uw vragen kan beantwoorden. De hulpдiensten mogen gewoon de Vechtdijk en ook de afrit van de Franciscus Dreef gebruiken. Dus nee, ik heb niet die zorgen en ik vind ook de afweging van wat het voor het gebied kan betekenen, vind ik zwaar te wegen.

Miraç Usta (DENK) **[01:08:26]:**

V oorzitter 500 lijkt weinig maar voor dat gebied is dat best veel wat wat ons betreft en daarnaast de zijn ook auto ik word even afgeleid het zijn ook rijschool autoles auto's die daar rijden en dat ze die worden best wel gekenmerkt als auto's wie zich me best wel voor ja files en dat soort dingen zorgen dus die gaan zich dan verplaatsen En dat gaat weer in een nabijgelegen gebied weer zorgen voor problemen. Is de wethouder het daar niet mee eens?

Linda Voortman (College) **[01:09:03]:**

Nee, voorzitter. Daar ben ik het niet mee eens. Voorzitter, de VVD had het nog over dat dit gebied al groen is. Ook Volt die zegt dat. Daar hebben we eigenlijk al uitgebreide debatten over gevoerd. Ja, ik zou daar gewoon bij willen blijven zeggen van ja, als het groen is, betekent nog niet dat het bio divers is. Dus ik zal daar verder niet te lang op ingaan. Voorzitter, de fractie van GroenLinks gaf aan blij te zijn met dit plan en vroeg ook specifiek naar wat betekende het nou voor landbouw in de toekomst van het gebied. En er ontstond ook een interruptiedebatje met de fracties van het CDA. En volgens mij zijn wij het gewoon eens. De positie van de boer verandert met dit plan van pachter naar partner, naar natuurbeheerder. En wij zien hem dus echt als een partner in dit gebied. We hebben ook afspraken gemaakt en het plan is ook gericht op lange termijn zekerheid voor hem. Als hij bijvoorbeeld zelf zou overwegen te stoppen met het bedrijf. Dan kunnen we het gebruik van de percelen heroverwegen. Maar de afspraken met de boer staan. En juist ook voor het gebied is het belangrijk om voor de lange termijn die zekerheid te hebben. Dus geen sprake van onzekerheid richting hem. Juist niet, hij is heel belangrijk voor het gebied. Voorzitter, dan over de oeververbindingen. Ja, die optie blijft ook, maar de open oever verbinding binnen het project was financieel nu niet haalbaar, maar die ambitie die blijft wel. En op het moment dat dat zou gebeuren, zeg ik meteen in de richting van Volt, dan moet daar inderdaad gewoon een ordentelijk participatieproces op komen. Voorzitter, de fractie van de Partij van de Arbeid vroeg wat gebeurt er met de boer na zes jaar. We hebben een contract voor zes jaren gesloten met de intentie om ook te verlengen met zes jaren. De intentie is dus echt een langdurig partnerschap met de Boer en ook als beheerder van het gebied. Als het gaat om de matching van speeltoestellen en cultuurhistorische waarden kan dat. Ja, voorzitter. Ik denk dat dat heel goed kan. Natuurlijk spelen van natuurlijke materialen die ook passen in de aard en ook de karakter van het gebied. Dus geen lelijke plastic toestellen. Voorzitter, ik dank het CDA voor de inbreng. Ik ben ook blij dat mevrouw Zwinkels aangeeft ook dingen vanuit haar eigen plannen te

herkennen. Dat hebben we ook inderdaad echt geprobeerd, dus dank daarvoor. Als het gaat om die natuurvriendelijke oevers, waarom minder dan beloofd? Bij de uitwerking van het functioneel ontwerp hebben we gekeken naar de ligging, de ruimte en de bezonning. En op basis daarvan ook het aantal kilometers natuurvriendelijke oevers ingeschat... En je moet geen natuurvriendelijke oevers aanleggen op plekken waar die niet werken. Daar is ook zon en ruimte voor nodig en dat kan niet overal. En in de fase voorlopig ontwerp zal het nader onderzocht worden en uitgewerkt. Maar er bleken dus uiteindelijk toch minder natuurvriendelijke oevers mogelijk dan we hadden verwacht. Als het gaat om de padenstructuur, in het functioneel ontwerpen hebben we de padenstructuur ingetekend. 95% daarvan is volgens de bestaande perceelgrenzen. Dus die zie je niet apart terug op kaartjes. Alleen het gemaaide pad over het perceel, dat is niet langs historische perceel grenzen. Mevrouw Zwinkels vroeg kunnen we dat ook specifieker aangeven? In het VO wordt dat uitgewerkt en de ligging van de paden is ook mede afhankelijk van raakvlakken met bomen. Dat zal dus in de volgende fase worden uitgewerkt, dus dat zullen we ook gaan doen. De versmalling van de Franciscusdreef, zit dat in de scope van het project? Ja, voorzitter. Wat ons betreft zit die daarin. Groen Groeit Mee-subsidie vindt het CDA een beetje gek, want het groen groeit niet. Volgens de provincie Utrecht wel. Ik heb ook regelmatig gesprekken met de gedeputeerde Sterk over Groen Groeit Mee. Het gaat hier om het vergroot van de kwaliteit, toegankelijkheid. Dus wij denken dat dit wel degelijk ook onder groengroei meevalt. Dan vroeg de fractie van LINK, meneer Zwanenberg, die vroegen naar de uitkijktoren. Of die niet kleiner, smaller, goedkoper kan. Wij willen met die uitkijktoorn juist die zichtlijn naar de Dom, wat inderdaad ook het doel was van het plan vanuit de bewoners, ook onder de aandacht brengen. Juist die De cultuurhistorische beleving is belangrijk en de uitwerking daarvan volgt in het VO. Ik zou ook willen zeggen dat de precieze uitwerping daarvan, want meneer Zwanenberg vroeg moest het per se op bepaalde manieren zijn, maar de precieze uitwerking van die toren volgt. Dan de Partij voor de Dieren, voorzitter. Die heeft het over perceel D, het afpachten daarvan. In het startdocument hadden we staan dat het afpachten wordt onderzocht. En in de uitwerking van het IPVE is overleg met de pachter, die we dus als partner zien, en ook weiland. hebben we besloten tot een experiment te komen om te zien wat nou het verschil is tussen pachten en niet-afpachten . En de verdeling van het perceel is dus ook op basis van de natuurlijke afscheiding watergang. Dus we hadden het eerder over de helft. Het is niet precies de helft, dat is waar. Maar ja, als je daar zo dat water hebt, dan is het wel logisch om daar ook de afscheiden te doen en niet een onnatuurlijke grens te trekken. Dus het is inderdaad minder dan de helft. Maar wij denken dat het juist wel goed is om ook echt dat verschil tussen die twee delen te kunnen zien. Omdat er echt wel meningsverschillen over zijn, laten we het dan gewoon zien en dan zien we wat eruit komt. Ons genot vroeg...

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:14:23]:**

Partij voor de Dieren.

Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren) **[01:14:24]:**

Twee vragen nog over dat afplak, want had het dan niet andersom gekund? Dat je het grootste deel van die twee derde, dat je dat dan afpacht? Of zit daar een reden achter of kunnen we dat eventueel omdraaien? En we hebben toch die andere percelen waar we ook richting kruidenrijk grasland gaan. Wat op zich al diverser is, maar er zijn toch al percelen waarop je dan dat onderzoek kan doen naar wat gebeurt er als je niet afpacht. Dus waarom moet dan ook nog twee derden van dit perceel daarvoor opgeofferd worden?

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:14:48]:**

En we doen in principe gewoon één vraag per interruptie. Maar ik zeg, ja, het is heel slim dit. Ik sta het nu toe, maar dan kunt u er vanaf nu rekening mee aan de wet houder.

Linda Voortman (College) **[01:15:02]:**

Ja, voorzitter. Waarom niet het grotere deel dan gebruiken voor afplaggen? Dat heeft ook te maken met V, dat dan over het niet afgeplagde deel kan lopen. Daar hebben we die afspraken over gemaakt. Ik zou er eigenlijk ook nu niet op terug willen komen richting de boer. En ik ben de tweede vraag vergeten, voorzitter. Dat krijg je dan, hè?

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:15:28]:**

Nou, zou u die kort willen herhalen?

Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren) **[01:15:29]:**

Ik wou het alleen maar voor onze gezamenlijke tijd doen. Er mag best een extra streepje bij, als we dat eerlijk vinden. Mijn tweede vragen was... Voor dit experiment hebben we toch ook nog die andere drie percelen B en C en E, geloof ik. Waar we ook richting dat kruidenrijk grasland gaan. Dus... Je kan toch vergelijken het afgeplagde perceel met de andere niet afgepachte perceel. En daar was het toch niet per se voor nodig geweest om dan ook nog een deel van dit perceel niet af te pachten?

Linda Voortman (College) **[01:15:54]:**

Ik vraag me af of dat zo is, omdat er ook wel verschil is. Het is niet zo dat het ene perceel qua grond precies helemaal hetzelfde is als het andere. Dus ik denk niet dat je zo makkelijk kunt zeggen, we hebben daar toch al gezien hoe het werkt. Het perceel D heeft ook echt de beste onderzoek condities. Heeft ook een hoge fosfaatwaarde. En wat wij denken ook een hoge natuurpotentie. Dus vandaar dat we niet zo makkelijk kunnen zeggen van... we hebben het daar al gezien, dan hoeven we dat hier niet meer te zien. Voorzitter, ons genot vroeg mevrouw Sasbrink ook naar. En we hebben inderdaad contact gelegd. Ik heb zelf een paar weken geleden nog met de voorzitter gesproken. En ook daar

bleek uit dat zij inderdaad hebben aangegeven open te staan voor een wandelroute over het terrein en ook een tweede ingang. Dat vinden wij heel mooi, dat waarderen wij enorm. En bij de uitwerking... Zullen we dit ook verder met hun bespreken. Of we gelijktijdig hiermee met deze vergroening ook bedrijfsterrein Overvecht kunnen vergroenen. Het vergroenen van het bedrijfsterrein valt buiten de scope van het project. Wat we wel doen is dat de Manitoba-dreef wordt vergroend. En vanuit de ondernemersvereniging worden ook plannen gemaakt voor vergroening van het bedrijventerrein. En bij de uitwerking van het voorlopige ontwerp gaan we ook met de ondernemersvereniging in overleg om de plannen goed op elkaar aan te laten sluiten. Dus dat kan ik wel aangeven. Ik heb denk al beantwoord over de Vechtdijk. Als het gaat om het grondstoffendepot, daar vroeg de ChristenUnie naar. Als er geschikte speelaanleidingen beschikbaar zijn op het depot, dan worden die gebruikt. Dus we zullen ook contact opnemen met het depot hierover. Of de speeltuinen ook toegankelijk worden voor kinderen en ouders met een beperking. We gaan met de SolgU in gesprek in de uitwerking. Hebben we trouwens ook in de eerdere fase, hebben we daar ook al contact mee gehad over hoe we dat gaan doen. En of de raad nog hoort of we subsidie krijgen van de provincie. Ja voorzitter, in november hebben wij uitsluitsel over toekenning. Zo zullen we, nou ik weet niet of dan echt in november, maar wij zullen dan, ik denk dat het best is in de volgende stand van Zaken beheer Groen en Dierenwelzijn, zullen wij dan de raar daarover informeren.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:18:00]:**

De ChristenUnie.

Kirsten Alblas (ChristenUnie) **[01:18:02]:**

Dank voorzitter. Niet over de subsidies, maar even over de wethouder beantwoorden. Wel de vraag over het grondstoffendepot, maar ik heb ook gevraagd voor tweedehands materialen. Die kunnen natuurlijk ook op van een andere plek komen dan het grondstoffendepot. Dus graag daar ook nog antwoord op van de wethouder.

Linda Voortman (College) **[01:18:18]:**

Ja voorzitter, als wij ergens die geschikte speelaanleidingen beschikbaar hebben, dan zullen we dat doen. Voorzitter, dan of wij de boer willen vragen om kalfjes minimaal drie maanden bij de moeder te houden. Dat kunnen we meenemen in de gesprekken met de pachter. Maar mevrouw Alblas gaf zelf al aan dat dit niet af te dwingen is. Maar we nemen het dan mee in de bespreking. Voorzitter, Volt had het over dat hij meer groen in zuilen wil in plaats van in natuurgebied zuilen. Met groen en de wijk en groen rond de stad worden andere doelen gerealiseerd. En dat is ook precies de reden waarom we NN doen. Of de beheerkosten voor het groen niet ten koste gaan van vergroening van wijken? Nee, voorzitter. Het zijn andere budgetten, beheerbudgetten versus ontwikkelgeld. De oeververbinding heb ik al gezegd. Als die weer aan de orde is, volgt uiteraard een

gebiedsproces in samenwerking met de stad. Voorzitter, Een Utrecht had een aantal vragen over het proces. Dat bewoners zich niet zouden kunnen vinden in het samenwerkingsverslag. Ja, wij hebben daar geen signalen over ontvangen. Wij hebben met de werkgroep nog een aparte terugkoppeling gestuurd over de input naast het samenwerkingsverslag volgens het nieuwe beleid van Samen Stad Maken. En ook alle andere bewoner die aan de peiling hebben meegedaan, en dat waren er meer dan 2000, hebben we een terugkoppeling gestuurd en ook daar geen signalen van ontvanger dat dat niet goed zou zijn.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:19:05]:**

EenUtrecht.

Loise van Dijk (EenUtrecht) **[01:19:41]:**

Van de twaalf bewoners die hebben meegedaan aan de werkgroep hebben tien hun naam vermeld in een mail waarin ze aangeven dat zij het niet eens zijn met de notulen. Ik ben benieuwd of dat...

Linda Voortman (College) **[01:19:54]:**

Maar dan gaat dit misschien over... Dan zit ik even, want dit gaat al denk ik over iets eerder. Maar volgens mij gaat dat niet specifiek over de laatste.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:20:07]:**

We gaan dat even via de voorzitter doen. Dus als u even een terugvraag heeft, dan mag dat ook even via een voorziter. Ja, dus de wethouder stelt u een verduidelijkende vraag. Dat sta ik toe, maar dan mag u dat kort beantwoorden via de voorzitter.

Loise van Dijk (EenUtrecht) **[01:20:20]:**

De mails die daar reactie op gaven, die gaan zowel over de sessies zelf, dus notulen die zijn gestuurd naar de bewoners. Daarvan hebben zij gezegd, we zijn het hier niet mee eens. Ook wanneer zij het participatieverslag hebben ontvangen, hebben zij een mail teruggestuurd dat zij zich daar niet in kunnen vinden. Ik ben benieuwd hoe de wethouder erover denkt.

Linda Voortman (College) **[01:20:41]:**

Voorzitter, dit gaat over de vorige fase, over het al door de Raad vastgestelde startdocument. Dit gaat niet over het IPVE volgens mij. Voorzitter, dan waarom de bewonersavond verzet is van 2 september naar 14 oktober. Die bewonersbijeenkomst op 2 september was niet bedoeld als terugkoppeling over de peiling aan de werkgroep. De bijeenkomt was bedoelt om Utrechters te informeren over het uiteindelijke IPV-EFO dat ook naar de raad is gestuurd. En toen we er verder over na gingen denken leefde dat ook op dat de raat waarschijnlijk pas op 2 oktober zou beslissen over dit stuk. En leek het ook logischer om de informatiebijeenkomst daarna te organiseren. En daarom hebben wij dus de bijeenkomst verplaatst naar 14 oktober. Dan achterstallig onderhoud, dat dat niet is uitgevoerd. Dus waarom dat niet wordt gedaan in plaats van bijvoorbeeld afpachten vroeg mevrouw Van Dijk. Het wordt beide gedaan en ook in overleg met de beheerafdeling. En er wordt in de nieuwe situatie ook een beheerplan opgesteld. Voorzitter, studenten starten die vroeg nog aan hoe gaan we in de praktijk vormgeven aan niet sturen op evenementen. Zijn daar criteria voor? Wij willen het kind niet met het badwater weggooien en daarom geen evenementverbod. Maar bestaande kleinschalige evenementen, ik heb bijvoorbeeld zelf al eens gebruik gemaakt van de vierdaagse met scholen, die blijven wel mogelijk. En door de natuurwaarden, bestemmingsplan en ook de toekomstige inrichting zal vergunning voor grootschalige luidruchtige evenementen niet worden verleend. De oeververbinding wordt tegenover de uitkijk toegezegd. Waarom is dat zo gekozen? Het startdocument is intensief besproken, ook met de werkgroep. In de uitwerking van het startdocument richting het IPVE hebben we ook een brede peiling gehouden. Ruime 2000 deelnemers hebben daar aan meegedaan. Dus vandaar dat we tot deze keuze kwamen. Die oeververbinding, daar merkte je eigenlijk al heel snel van daar was gewoon veel minder behoefte aan. En die uitkijktoren, die dus ook al in het plan van de bewoners stond, ja, daar waren de meningen over verdeeld maar vonden we het ook wel belangrijk om een element uit het plan van de bewoners ook serieus te nemen. Dus zodoende. Volgens mij heb ik hiermee alle vragen beantwoord, voorzitter.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:22:54]:**

We gaan even kijken. Zijn er mensen met gemiste vragen? Nee. Ja, toch, ChristenUnie.

Kirsten Alblas (ChristenUnie) **[01:23:02]:**

Ja, voorzitter. Ik had het net wel genoemd over de speeltuinen. Maar ik had niet alleen een vraag genoemd over speeltuin. Dan bedacht ik me iets te laat. Maar ook over de uitkijktoren of daar ook tweedehands materialen en zo voor gebruikt kunnen worden.

Linda Voortman (College) **[01:23:17]:**

Nou, voorzitter. Wat circulair kan... Ik kijk nu ook mijn collega van Circulair aan. Die zit op de publieke tribune. Als het dingen circulair kunnen, dan kijken we daar zeker naar. Maar dat lijkt me echt niet voor de uitwerking.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:23:29]:**

Dank u wel. Dit klinkt toch wel als een extra vraag. U had dat al gevraagd. Oké, dan is hij nu ook beantwoord. Anderen nog met een gemiste vraag? Die zijn er niet. Het is een raadsvoorstel. Is er behoefte aan een tweede termijn? Ik heb zo'n inschatting van... U wilt een korte tweede termijn? Ja, ik praat even vol, zodat u misschien uw appel even... Ja, u bent zover? Ja? Oké.

Jantine Zwinkels (CDA) **[01:23:57]:**

Ik ben er altijd klaar voor, voorzitter. Ik had nog een vraag naar aanleiding van de interrupties en de inbreng van EenUtrecht. Want er is dus wel wat verwarring nu over die participatie en de tevredenheid daarover. Dus ik was wel benieuwd, kunnen we daar nog over geïnformeerd worden door het college op een later moment? Want ik voel wat ongemak erbij, want ik heb zelf ook de mails gekregen. En volgens mij gaat het echt om de laatste fase ook voor waar we vandaag bij elkaar zitten. Dus ja, daar wil ik het bij laten.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:24:29]:**

Nee, u hoeft niet te antwoorden, want dit is een tweede termijn. Dus we kijken eerst even of er anderen zijn die een tweede termijn wensen. Die zijn er niet en dan mag u nu antwoord.

Linda Voortman (College) **[01:24:40]:**

Ja, voorzitter, dan zou ik liever eventjes een paar minuten tijd hebben om te zien hoe dit precies zit. Dus als ik vijf minuutjes mag schorsen. Ik heb net ook geen extra tijd genomen, dus misschien kan ik dat dan nu...

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:24:50]:**

Volgens mij was het verzoek vanuit het CDA om daar nog even apart over te informeren en niet om dat nu beantwoord te krijgen. Dus u kunt ook even toezeggen dat u dat in een memo doet en dan kunnen we het debat afsluiten.

Linda Voortman (College) **[01:25:02]:**

Nou ja, het is wel weer allemaal extra werk natuurlijk, maar goed, dan doen we dat.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:25:07]:**

Dat komt dan voor de raadsbehandeling, denk ik. Laten we eerst even... Ik geef u even tijd. We moeten nog even inventariseren of er mensen zijn die behoefte hebben om hier nog mee naar de raad te gaan. Die zijn er in ieder geval. Dan gaat het naar de Raad. Hoeveel moties en amendementen heeft u in uw hoofd? 1, 2, 3, 4... Dat zou ongeveer een kwartier, half uur zijn. 20 minuten, oké. De vervolgvraag is of dat dan naar de eerstvolgende raadsvergadering moet want dan moet er voor morgen 12 uur een zeer uitgebreide en deugdelijke onderbouwing zijn omdat die raadsagenda al heel vol is, waarom dat dan moet en niet in de raadsvergadering daarna kan. Dus dan kijk ik even naar... De heer Zwanenberg was de eerste die zijn hand opstak of die daar dan het initiatief voor kan nemen als die wens er is om dat in de volgende raads vergadering te doen of eentje later.

Pepijn Zwanenberg (LINK) **[01:26:06]:**

Ik ben niet degene die erover gaat of een raadstuk volgende week al moet of de keer daarna. Dan wil ik graag weten of het nu belangrijk is dat het volgende weken in de raad is. Kan het ook een maand later? Wij hebben een motie over die uitkijktoren om mee te geven bij de uitwerking daarvan. Dus mij maakt de tijd niet uit of het volgend week is of in november.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:26:25]:**

Oké, dan kijken we even naar het college of dat voor het college uitmaakt. Ik heb een punt van orde. Jij mag een punt van orde maken.

David Bosch (UtrechtNu!) **[01:26:32]:**

Ja, want sinds wanneer moeten wij een uitgebreide motivatie voor een raadsvoorstelling...

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:26:36]:**

Nee, ik geef... Deze commissie zit altijd zo aan het eind dat eigenlijk vanmiddag de raadsagenda wordt besproken. En omdat er ruimte voor MGOR op wordt gehouden, wil ik als voorzitter weten welk stuk u het belangrijkste acht om naar de volgende raadsvergadering te sturen. Omdat niet voor elk stuk ruimte is. Dus dat is gewoon... Mijn eigen interpretatie van mijn functie.

Linda Voortman (College) **[01:27:00]:**

Ja, want zou u niet eerst moeten kijken hoeveel tijd er überhaupt nodig is?

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:27:04]:**

Ja, dat ga ik zo doen. Maar de vraag is even of het moet deze maand.

Linda Voortman (College) **[01:27:08]:**

Er is in ieder geval ook een avond gepland waarin we ook graag willen terugkoppelen naar bewoners over wat er is besloten. Daarvoor is het wel handig dat we weten wat er gewijzigd is. Het zou heel jammer zijn als we dat moeten uitstellen, want wij willen heel graag door hiermee.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:27:22]:**

Dat snap ik, maar het college heeft ook meer raadsvoorstellen naar de raad gestuurd die waarschijnlijk ook die wens hebben. Dus die afweging leggen we bij het DB neer. De bewonersavond van 14 oktober is daar een factor in, dat geven we mee. Ik schat een half uur. Mag dat half uur, iedereen korter, kwartier? Ja, hele korte moties dan. En één per nu handopstekende fractie, denk ik. Anders gaan we dat niet redden. Mevrouw Zwinkels, u wilt het punt van orde maken, denk je?

Jantine Zwinkels (CDA) **[01:27:52]:**

Ja, dat klopt voorzitter. Nog over of dat wel of niet naar volgende week gaat. We hebben ook nog de beleidsnota ondergrond. Die zou ik heel graag wel naar de eerstvolgende raadsvergadering willen hebben.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:28:02]:**

Wij vragen dit na ieder stukje op.

Jantine Zwinkels (CDA) **[01:28:04]:**

Maar u vraagt ook naar de afweging tussen agendapunten. Dus dan wil ik bij deze meegeven. Die is al zo vaak uitgesteld. Dus ik zou die wel graag bovenaan het lijstje willen hebben en daarna natuurgebied zijn.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:28:14]:**

Maar de vraag was of u Natuurgebied Zuiden volgende week goed wil behandelen. Dan kijk ik heel even, want het is nu ondertussen vijf minuten verder. Is er een nader antwoord wat u zou willen delen?

Linda Voortman (College) **[01:28:27]:**

Ja, want de vraag is inderdaad of ik nog nadere informatie zou willen geven over... Misschien mevrouw Zwinkels? Het is een antwoord op uw vraag, ja. Over hoe het qua participatie zit. Maar wij hebben echt geen enkel signaal ontvangen. Ook niet uit de werkgroep, waar we juist een aparte bijeenkomst nog mee gepland hebben. Wat dat betreft, ik kan gewoon niks opschrijven in een memo of een brief. Dus wat dat betreft is dat eigenlijk weinig zinvol. Er zit al een samenwerkingsverslag bij. Ik weet niet wat ik daaraan kan toevoegen.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:28:58]:**

Volgens mij is het dan helder dat u het niet eens bent of wel eens bent. Dan zijn er gewoon politieke wegen. Dat kunt u dan in uw fractie bespreken of u daar iets mee doet. Volgend mij is dat dan de afronding van dit punt. Want we zijn precies een uur bezig geweest met het agendapunt en dan is het afgesloten. Ik schors voor drie minuten voor eventuele wissels en woordvoerders en andere zaken die u graag even wilt doen.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:32:39]:**

Er zitten nieuwe woordvoerders, maar we gaan toch even vastleggen dat we net bij het vorige agendapunt zijn vergeten om de toezeggingen voor te lezen. Maar die staan natuurlijk gewoon keurig netjes op de video vastlegging van deze vergadering. Dus die zullen daar uitgehaald worden en dan alsnog worden toegevoegd aan de toezeggingenlijst. En zal wel even afgestemd worden met dat het goed geïnterpreteerd is. Met uw welbevinden. Ik zie dat iedereen het ermee eens is. We gaan door met het volgende agendapunt en dat is het raadsvoorstel vaststelling beleidsnota ondergrond 2025-2035. Het college stelt voor om die vast te stellen. Daarbij liggen de ambities en doelstellingen voor regie op de ondergronds beschreven ten aanzien van beschermen, benutten, beter maken en beheren van de ondergrondse kwaliteiten en ruimte. Althans, dat is wat het college u voorlegt. En u gaat het erover hebben of u het daarmee eens bent. Dat doen we in twee termijnen. U heeft er 90 minuten voor. En ik kijk even welke fractie daar als eerste het woord over zou willen voeren. En dat is de Volt, is dat? Nee? Partij voor de Dieren. Sorry.

Jan Baijens (Partij voor de Dieren) **[01:33:51]:**

Ja, bedankt voorzitter. Voor een duurzame toekomst is veel plek nodig in de ondergrond. Voor het elektriciteitsnet, het warmtenet, warmteopslag en nog meer. Daarbij moeten we niet vergeten dat de ondergrond niet van ons is. Maar dat we die delen met de dieren en het andere leven dat daar woont.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:34:11]:**

Zou u heel even een pasje erin willen doen? Nu zie ik ineens een Partij voor de Dieren logo verschijnen. Dank u wel. Op het knopje drukken. Kijk, en dan stel ik voor dat u gewoon even rustig opnieuw begint en iets inloop krijgt van ons.

Jan Baijens (Partij voor de Dieren) **[01:34:38]:**

Voor een duurzame toekomst is veel plek nodig in de ondergrond. Voor het elektriciteitsnet, het warmtenet, warmteopslag en nog meer. Daarbij moeten we niet vergeten dat de ondergrond niet van ons is, maar dat we die delen met dieren en andere leven dat daar woont. Het is goed dat we bij ruimtelijke projecten boven en ondergrond samen gaan bekijken en vooraf alle belangen meewegen. De Partij voor de Dieren staat daar helemaal voor en voor een groot deel van de nota kan dan ook op onze steun rekenen. Wij constateren echter wel dat de belangen van dieren en het bodemleven nog ontbreken in deze nota. Om al die belangen mee te wegen dienden we in 2022 al een motie in, die destijds werd overgenomen. Het college zou daarom ambities en maatregelen voor de bescherming van het bodemleven vaststellen, zodat er bij activiteiten in de ondergrond voorwaarden komen om bodem leven te beschermen en te versterken. We hadden dus hoge verwachtingen voor deze nota ondergronds, maar helaas ontbreekt het hierin aan een paragraaf over bodem leven. Daarom hebben we deze zelf maar geschreven. We stellen voor om een extra doelstelling uit te werken En die toe te voegen namelijk, we helpen dieren in de bodem. En bij alle werkzaamheden in de ondergrond wordt het bodemleven beschermd en waar mogelijk versterkt. De uitwerking en de pagina die we willen toevoegen aan de nota hebben we vooraf met u gedeeld. Dus graag een reactie van de wethouder op onze voorgestelde tekst. Kan zij dit overnemen in de nota?

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:36:13]:**

En volgens mij... Willen andere mensen daar ook iets over zeggen? Volgens mij was het D66 eerst.

Bram Janmaat (D66) **[01:36:20]:**

Ja, dank u wel voorzitter. Ik was wel benieuwd, Partij voor de Dieren. Ik heb inderdaad ook het amendement gelezen en ik zie dat daar veel werk in zit. Dus complimenten daarvoor dat jullie daarmee bezig zijn. Ik vraag me dan wel af, en ik ben wel benauwd, in dat amendement legt Partij voor de Dieren dan wel veel extra eisen op. Op het gebied van dat eerst gekeken moet worden naar de aanwezigheid van dieren en hoe deze beschermd kunnen worden. Hoe ziet zij dat in de praktijk uitwerken?

Jan Baijens (Partij voor de Dieren) **[01:36:46]:**

Wij vinden het belangrijk dat de belangen van dieren meegewogen worden. Dat is op dit moment nog niet in deze nota vastgelegd. Dat kan zich per project anders uitgewerkt worden. Maar het

principe dat wij willen vastleggen is dat je van tevoren kijkt naar wat er nodig is. Welke preventieve maatregelen kunnen we nemen? Hoe kunnen we iets misschien net anders doen om zo minder schade toe te richten aan het bodemleven en bodemdieren te beschermen? Dus dat is per project een ander probleem.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:37:16]:**

Tweede maal.

Bram Janmaat (D66) **[01:37:17]:**

Ja, maar dan moet er eigenlijk extra onderzoek naar worden gedaan naar wat voor soort bodemleven daarin zijn. Wie gaat dat dan betalen? Komt dat weer in de projectkosten uit? Moet de gemeente dat op zich nemen? Hoe ziet de Partij voor de Dieren dat dan?

Jan Baijens (Partij voor de Dieren) **[01:37:29]:**

Wij zien juist de kracht van deze nota dat er regie genomen gaat worden op de ondergrond. Dus dat we al die belangen af gaan wegen. Dus, dat moet gedaan worden en daar is deze nota voor. En dan is het dus ook belangrijk dat daar belangen van dieren mee genomen worden. En daarnaast stellen we ook nog een aantal andere maatregelen voor in ons amendement om bodemkwaliteit te verbeteren. Dus dat is ook goed voor het bodemleven. En bij alles geldt, we checken even of het nodig is.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:37:56]:**

Een derde interruptie?

Bram Janmaat (D66) **[01:38:00]:**

Ja dan toch nog wel even nadenkend, want de nota staat al best wel veel over hoe er ook omgegaan wordt met het bodemleven en hoe dat enigszins beschermd kan worden. Ik zie toch wel heel veel obstakels en extra onderzoeken en misschien ook wel mogelijkheden die moeten dan beschermd worden. Wat als ze niet beschermt kunnen worden? Dan komt er een dilemma van gaan we dan wel een warmte koude installatie leggen of een warmtenet, wat ook goed is voor de duurzaamheid in transitie. Of kiezen we voor dat bodemleven? Want misschien kan het niet allebei. Dus hoe weegt de Partij voor de Dieren dat dilemma dan?

Jan Baijens (Partij voor de Dieren) **[01:38:29]:**

Ja, ik vind het wel interessant. Dus D66 zegt dan, ja, hoe gaan we dit wegen? En het is precies dat wij willen dat het iedere keer gebeurt. En als we dit niet erbij stoppen, dan gaan we dat niet afwegen. En dan gaan dus de dieren iedere keer de dupe worden. Dus precies die afweging en dat het belangrijk is, wat D66 ook zegt, dat willen wij toevoegen. En de ene keer kan er misschien wel meer en de andere keer is het misschien minder mogelijk. Maar die afweging moet gemaakt worden.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:38:54]:**

Oké, we gaan... GroenLinks had ook een ander onderwerp of een andere interruptie.

Julia Kleinrensink (GroenLinks) **[01:39:02]:**

Ja, dank ook voor het sturen van de amendementen al. Want dat helpt heel erg voor het gesprek. Ik was er op zich positief over. Maar ik vroeg me af hoe het zich verhoudt tot de ambitie bodemkwaliteit die er al in zit. Want ik heb het gevoel dat daar best wat overlap zit met uw amendement. Dus ik was benieuwd hoe u dat weegt. Ik ben ook benieuwd straks naar de reactie om het goed te wegen.

Jan Baijens (Partij voor de Dieren) **[01:39:20]:**

Ja er staan inderdaad her en der in de noten al wat mooie dingen. Bij bodemkwaliteit is een doelstelling toegevoegd. Die gaat wel echt alleen over delen van de hoofdgroenstructuur. Dus er wordt echt al heel erg ingeperkt waar in de nota de bodemkwaliteit verbeterd gaat worden. En wij willen dat dat overal meegenomen wordt. En dan ook specifiek nog de belangen van dieren erbij benoemd. En dat is ook echt wel iets meer dan wat er nu in de noten staat.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:39:47]:**

Oké, PvdA ook nog op dit punt.

Titus Stam (PvdA) **[01:39:49]:**

Om het heel concreet te maken, we hebben in deze raad eerder een discussie gehad over de bouw van groene woud. Toen was er bovengrondse bouw en toen zei de Parijs voor Dieren we kunnen daar niet bouwen omdat dit het dierlijk leven van konijnen zou verstoren. Ik vind het een sympathieke amendement, maar ik zoek even is er een addertje onder het gras of een molletje onder de grond. Bij het amendement dat je dan hiermee doorstemt, is het dan een keiharde niet dat je dat niet kan bouwen, omdat er dus dieren zijn in de ondergrond. Of wordt er dan pragmatisch mee ondergegaan hoe we het zoveel mogelijk kunnen beperken dat schade is aan de leefomgeving van de dieren?

Jan Baijens (Partij voor de Dieren) **[01:40:29]:**

Goeie vraag, van PvdA. Misschien zijn er wel plekken waar je inderdaad als je de belangen van dieren mee gaat wegen, dat je gaat zeggen dit kunnen we nu beter niet doen. Er zijn ook andere plekken waar je met wat preventieve maatregelen of waar je je met aanpassingen het project wel door kan laten gaan.

Titus Stam (PvdA) **[01:40:49]:**

Wordt die afweging dan in het amendement gemaakt of wordt gezegd aan het college u heeft de ruimte om af te wijken omdat u bijvoorbeeld het toevoegen van duurzame mobiliteit of aan maatregelen voor de klimaattransitie mogelijk te maken? Of zegt de Partij voor de Dieren dan niet?

Jan Baijens (Partij voor de Dieren) **[01:41:11]:**

We hebben wel opgeschreven dat we echt willen dat er vooraf bij ieder project gekeken wordt wat er gedaan kan worden. We hebben niet zwart op wit geschreven, anders kan er niks doorgaan als er ook maar één regenworm doodgaat. Dus we hebben het niet zo stellig opgeschreven. We hebben ook geprobeerd om te zorgen dat dit aangenomen en uitgewerkt kan worden.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:41:37]:**

Laatste maal.

Titus Stam (PvdA) **[01:41:38]:**

Dus als ik lees bij alle werkzaamheden wordt het bodemleven beschermd en mogelijk versterkt, kan ik het ook interpreteren van We vinden het ook goed als er maatregelen worden genomen die het bodemleven verstoren, maar daarna achteraf dat we het repareren door het versterken in de grond daar of ergens anders.

Jan Baijens (Partij voor de Dieren) **[01:42:00]:**

Ja, maar we willen het wel beschermen en dus echt die schade zoveel mogelijk voorkomen.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:42:09]:**

Volgens mij hadden de ChristenUnie al voor dat de VVD hier... Nee, die zijn... Ik kijk ook even rond of het echt allemaal nodig is in dit amendement om nog interrupties te doen. De heer De Pagter, u wilt een onderwerp graag behandelen vanmiddag.

Marijn de Pagter (VVD) **[01:42:22]:**

Ja voorzitter, ik had net mijn vinger al opgestoken. Vandaar dat ik gewoon toch mijn interruptie wil plaatsen. Want waardering voor het Partij voor de Dieren dat ze zoveel moeite doen om een amendement op te stellen. Of een amendement ook voor te breiden en een pagina toe te voegen. Wij vroegen ons nog wel af hoe de Partij van de Arbeid heeft nagedacht over de financiële dekking hiervoor. Want als je bij elk project het bodemleven in kaart gaat brengen. Dan kan me voorstellen dat dat ook wel extra capaciteit vraagt. En waar had het Partij voor de Dieren dat dan vandaan?

Jan Baijens (Partij voor de Dieren) **[01:42:50]:**

Ja, ook een terechte vraag. Er komt een integrale afweging, er komt regie op de ondergrond en daarbij gaan verschillende belangen meegewogen worden. En wij stellen dan voor om daar een doelstelling aan toe te voegen voor bodemdieren. Dus we stellen voor om inhoudelijk richting toe te voegen bij de bestaande regie. En die bestaande regie is al gedekt in de financiën. En wij voegen een doelstelling toe. En verschillende andere doelstellingen in deze nota worden al gedikt door ze daarna te verwijzen.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:43:23]:**

Korte vervolginterruptie en dan gaan we proberen naar een ander onderwerp te gaan dan het amendement van de Partij voor de Dieren.

Marijn de Pagter (VVD) **[01:43:30]:**

Ja, voorzitter. De Partij voor de Dieren geeft aan... we gaan het elke keer in kaart brengen, dat staat in de tekst. Dat kost toch meer geld?

Jan Baijens (Partij voor de Dieren) **[01:43:39]:**

Een deel van deze nota staat van, dit zijn ongedekte kosten die gaan per project gemaakt worden. Dus ook andere delen van deze noten zeggen we, we gaan regie voeren en dat kan per project tot maatregelen leiden en die worden per project gedekt. En los daarvan kom ik zo dadelijk ook nog met een stukje over de financiën, namelijk er wordt bezuinigd op deze nota. Dus al die maatregen die erin staan, komt dat bezuinigen op en daar zijn wij tegen.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:44:07]:**

Ja, en dat gaat u zo in uw bijdrage nog even herhalen. Volgens mij gaan we dan nu verder naar uw bijdrage. Stel ik in ieder geval voor. U vervolgt uw betoog.

Jan Baijens (Partij voor de Dieren) **[01:44:18]:**

Veel bodem in Utrecht is erg verdicht. Een verdichte bodem leeft minder en kunnen boomwortels niet goed groeien. De wethouder Groen gaf laatst aan dat dit een reden is dat de doelen voor het planten van bomen vertraging oplopen. Vindt de wethouders ook dat we deze bodemverdichting zoveel mogelijk tegen moeten gaan? kan de wethouder daarom toezeggen om het principe van groen tenzij naar de ondergrond te vertalen en expliciet vast te leggen dat de onder grond onverdicht te zijn is. En dit als uitgangspunt in de nota te verankeren. En daaraan gerelateerd, bij doelstelling 2.3 staan maatregelen beschreven om bodemkwaliteit te verbeteren. Deze maat regelen worden nu voorgesteld voor een deel van de hoofdgroen structuur. Maar ook buiten de hoofde groenstructuur moet vitale bodem prioriteit hebben. Dus deze maatregelen moeten ook daar gelden. Ik kan de wethouder toezeggen om dit voor de hele gemeente en niet alleen voor de hoofdgroenstructuur te laten gelden En tot slot Wat ons betreft wordt deze nota zo snel mogelijk uitgewerkt zodat we orde krijgen in de ondergrond en ruimte voor bodemleven beschermen Door nu regie te gaan voeren besparen we faalkosten in de toekomst Door nu de regels vast te stellen hoeft niet ieder ondergrondsproject opnieuw het wiel uit te vinden Daarom een vraag aan de wetshouder Is het niet goedkoper om de bezuinigingen op deze nota terug te draaien en hiervoor dekking te vinden uit de algemene middelen... of de plek waar anders de faalkosten in de toekomst uitbetaald gaan worden? Dank u.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:45:51]:**

U krijgt nog een interruptie. Nee, eerst even doen. Wie heeft nog een interruptie? ChristenUnie wel een interrupties?

Kirsten Alblas (ChristenUnie) **[01:45:59]:**

Ja, nog even over het groen, tenzij ook naar de ondergrond vertalen. Ik vind dat op zich een interessant idee. Mijn vraag is hoe de Partij voor de Dieren dat voor zich ziet, omdat we ook weten dat we nog niet dwingend kunnen zijn richting allerlei andere partijen. Hoe kijkt de Partij voor de Dieren daar dan naar om dat principe toch naar de underground te kunnen vertalen?

Jan Baijens (Partij voor de Dieren) **[01:46:25]:**

Het is een principe waarin je stelt, dit is wat we willen dat er gebeurt. Zodat je in de nota vastlegt, en dat staat er nu nog niet, ons principe, ons uitgangspunt is dat het onverdicht is tenzij. En als we ervoor kunnen zorgen dat er minder grond verdicht, dan is dat de keuze die we maken. En dat

sluit aan bij een aantal dingen die al in de noten staan, maar deze bewoording staat er nog niet in.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:46:48]:**

Oké. Dan is volgens mij het aantal interrupties nu voor dit blokje klaar. En kijk wie daar een eigen inbreng zou willen doen. Ik had het idee dat GroenLinks dat graag wilde.

Julia Kleinrensink (GroenLinks) **[01:46:58]:**

Dank u wel, voorzitter. Ik heb echt genoten van het lezen van deze nota. En misschien is het heel nerderig om te zeggen, maar het is echt fantastisch om zo'n document te lezen en een dwars doorsnede van de stad te kunnen zien en te bestuderen. Dus het is een soort plattegrond van de staat die je bekijkt. Dus dank hiervoor. En ook heel goed dat we gaan sturen op de ondergrond, want daar is heel veel winst te halen. We kunnen geen ruimtelijke projecten doen zonder ons bewust te zijn... wat er wel of niet kan in de ondergrond. En daarom is het ook denk ik heel belangrijk dat we daar... Dat beter gaan afwegen. Ook zijn we heel blij om te zien dat een van de ambities is om de bodemkwaliteit te beschermen en te verbeteren. Evenals dat het grondwater kwaliteit een prioriteit krijgt. Volgens mij zijn dat hele belangrijke ambities waar we echt stappen op te zetten hebben. Het grootste deel van mijn pleidooi gaat nou eigenlijk ook nog even over hoe kunnen we meer regie hebben op die ondergrond. Want het is gewoon niks een doorn in het oog dat we heel weinig kunnen afdwingen in die bundeling of ordening van die infrastructuur in de grond. Er is drukte in de ondergronds en het is dus nodig om hier zorgvuldig mee om te gaan. De gemeente heeft een gedoogplicht voor telecominfrastructuur, maar het effect hiervan is dat elke aanbieder zijn eigen kabels nodig heeft, terwijl de visie ook laat zien dat er meer integrale afweging nodig is. Ook zou je willen sturen op kabels en leidingen zodat je eigenlijk die drukte in de ondergrond gaat reguleren. Tegelijkertijd zijn er meer manieren om te sturen op de ondergrond dan dat nu is opgenomen in de nota. Dus wij horen graag een reactie van de wethouder hoe we hier verder op kunnen sturen, omdat wij dat heel graag zouden zien. En één van die middelen is het omgevingsplan. Het omgevingsplan is een belangrijk sturend middel en kan ook van toepassing zijn op bestaande kabels en leidingen. En dat is bijvoorbeeld te zien in de staalkaart energietransitie van VNG. Die hebben een modelverordening hiervoor. Wij zouden graag zien dat we dat hier gaan doen. En heel technisch gezien, er staat nu dus een voetnoot in dat de gemeente geen bevoegdheid hierop heeft, maar die is er dus wel. Dus die zou geschrapt moeten worden in de nota. En door nu in de nota aan te kondigen dat je het hierop gaat sturen, kun je netbeheerders bijvoorbeeld ook verplichten om hun kabels en leidingen te verleggen wanneer de straat opengaat. Dus dat zouden we graag toegevoegde zien in de nota. Daarnaast kan er ook meer in het overleg met stakeholders in de openbare ruimte. Dat gebeurt nu hier in Utrecht één keer per jaar, staat in de nota. Maar in Amsterdam zijn hier vaker overleggen over en zijn er ook verdere afspraken die ook zijn vastgelegd. En ook dat maakt het mogelijk om meer te sturen op de ondergrond door deze afspraken te maken. Dus graag een reactie hierop en anders overwegen wij een amendement. Dan, kan er ook minder in de ondergrond? Want de recht waarschuwt de visie ook dat we er weinig uithalen. Dus hoe kunnen we nou zorgen dat we ook

kijken wat we meer kunnen verwijderen? Als leek denk ik bijvoorbeeld al die telefoonkabels gebruiken we die nou eigenlijk nog met alle mobiele telefoons... En wanneer kunnen we ook kijken wat we eruit kunnen halen wanneer de grond open gaat. En als we die zaken niet nodig hebben, is er dan ook een mogelijkheid om dat bijvoorbeeld te hergebruiken voor andere doeleinden. En ik denk aan ons grondstoffendepot. Dus hoe kunnen we daar een slimme match maken om de spullen uit de ondergrond weer een nieuwe bestemming te geven. Verder is inderdaad een gedeelte van de nota niet gedekt en met name de ordening van de ondergrondse ruimte is nog niet gedikt. En ik vroeg me af of het niet logisch is om hier prioriteit aan te geven ten opzichte van de doorontwikkeling van het 3D-model. Dus ook graag een reactie. En verder, en dat is een beetje een aanvulling wat al Partij voor de Dieren zei, in de nota is veel aandacht voor grondkwaliteit en ook waterkwaliteiten, waar we heel blij mee zijn. En in de acties is wat minder aandacht voor biodiversiteit en het leven wat zich in de bodem bevindt. Van dieren tot aan bacteriën die we hard nodig hebben. Dus wij vragen ons inderdaad af of je hierover moet opnemen. En we zijn dus ook benieuwd hoe er wordt gereageerd op het voorstel van Partij voor de Dieren. En dat was hem, voorzitter.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:50:47]:**

Dank voor uw bijdrage. Dan was volgens mij Volt ook met een hand omhoog. Volt?

Sander Denneman (Volt) **[01:50:54]:**

Ja, dank u wel, voorzitter. Dat we het inrichten van onze ondergrond net zo belangrijk maken als de bovengrond dat is een mooi streven, dat juichen wij als Volt toe. Een gestructureerde bodem zorgt ervoor dat we later geen onnodige extra kosten maken... en een gezonde bodem draagt bij aan biodiversiteit en de kwaliteit van bijvoorbeeld ons drinkwater. Maar e r is geen structurele dekking en geen duidelijke regels voor de inrichting in deze nota. En een bodem zonder bedekking of inrichting is een gat. Te beginnen bij die dekking. In de voorjaarsnota wordt al gezegd dat er geen budget meer is voor het ontwikkelen van oplossingen om knelpunten in de ondergrond te regisseren. Maar dat is toch het hele doel van deze nota, het regisseren van die ondergrond. En dat geldt trouwens ook voor de kosten van fysieke aanpassingen en nadeelcompensatie voor partijen als netbeheerders waar je onvermijdelijk tegenaan loopt. Onze vraag is wat gaat het college nou concreet wel en niet doen qua ambities in deze financiële situatie. Dan de inrichting. De nota biedt een kader, maar geen concrete regels en uitvoering moet nog volgen in het omgevingsplan. Er is geen planning beschikbaar, maar de nota zelf zegt ook dat er mogelijk wel willekeur gebeurt zonder die regels. Kan de wethouder een binnen de tijdslijn geven voor het opnemen van die regelen in het Dan, en dat zal je niet verbazen, zijn er geen concrete succesindicatoren. Alleen percentages wordt gezegd. Dat is één indicator. Het percentage plannen waarin doelmatig ondergrondgebruik wordt meegenomen. Een tweede voorgestelde indicator over de effectiviteit is afgewezen. Want dat zou in doelmatig zitten. Maar ja, die definitie is vaag. Evaluatie volgt pas over twee jaar. Hoe gaat het college nou opleveren? die verbeteringen zoals minder drukte en betere bodemkwaliteit echt concreet meetbaar maken. Dan bescherming van grondwater. Dat is nog ontwikkeling. En drinkwater zit bij ons

hoog. Er komt een drinkwater tekort aan. Grondwater krijgt dan ook prioriteit en dat juichen we toe. Maar het GGB is nog in ontwikkeling en de kaders voor het diepgrondwatergebruik ontbreken nog. Onderzoek naar een open bodem energiesysteem loopt nog... Vindt de wethouder het acceptabel dat regels voor grondwater nog in ontwikkeling zijn gezien die drinkwatertekorten die eraan komen? En welke maatregelen of noodoplossingen als nodig zijn er gereed als die plannen nog niet gemaakt zijn? En als laatste, als we het dan over dat drinkwater hebben... wanneer de ondergrond leidend wordt zonder duidelijke richtlijnen en regels geeft dat dan ook haken om terug te komen op het bouwen in Rijnenburg. Want dat willen we niet. We willen juist sneller bouwen. En ik zeg dat omdat het noordelijke gebied een zoekgebied is voor waterberging. En wil je dat goed doen met balans tussen de bodem, waterkwaliteit, natuur... dan vereist dat een substantiële inspanning. de start van de bouw in Rijnenburg door deze nota. Dank u wel.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:54:15]:**

Dank. Dat roept een vraag op bij de Partij voor de Dieren.

Jan Baijens (Partij voor de Dieren) **[01:54:20]:**

Ja, ik hoorde Volt net wat opmerkingen maken over de financiën en ik vroeg me af of Volt net als Partij van de Dieren de bezuiniging die op deze nota zijn voorgesteld, of Volt dat ook ziet als een risico dat we minder regie kunnen gaan voeren?

Sander Denneman (Volt) **[01:54:38]:**

Ja.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:54:42]:**

Dat is wel een korte antwoord. Ik kijk of er anderen zijn met interrupties nog. En wil iedereen die een bijdrage heeft, even zijn hand omhoog steken. Oké, dan bent u allemaal behalve Ene Utrecht. Dan gaan we naar het CDA.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:55:13]:**

We gaan over, we doen even een andere fractie.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:55:18]:**

Achter u, Student & Starter had volgens mij ook een bijdrage. Student & Starter.

Emma Usmany (Student & Starter) **[01:55:26]:**

Dank voorzitter. Even kijken hoor. Ja, complimenten aan het college voor deze beleidsnota. Het stuk is vernieuwend, integraal en ook toekomstgericht. Met deze nota zetten we een belangrijke stap richting een duurzaam en slim gebruik van de schaarse ruimte onder onze stad. En dat is ook precies waar studentenstarter groot voorstander van is. Voor het eerst ligt er een helder kader voor het gebruik van ondergrond dat bijdraagt aan een leefbaar en gezonde stad nu en in de toekomst. Tegelijkertijd hebben we wel een aantal vragen. Ten eerste bevat de nota veel ambitieuze doelstellingen, maar het is nog niet duidelijk welke projecten in de eerste jaren prioriteit krijgen. Ondertussen lopen er al projecten of worden nieuwe projecten opgestart. Hoe wordt gewaarborgd dat ook in de komende jaren de uitvoering van projecten vanaf de start goed op elkaar worden afgestemd, zodat we dure herstelmaatregelen later kunnen voorkomen? Kan het college bijvoorbeeld een prioriteitenlijst opstellen van project waar regie op de ondergrond de komende jaren het meest urgent is? En wordt bijvoorbeeld bij ruimtelijke projecten ook aangegeven wanneer en hoe het aan de ondergrond raakt. Daar komt ook nog eens bij dat de eerste evaluatie van de regiefunctie pas in 2029 gepland staat. En nu ga ik even de voltbril opzetten, want de heer Denneman zei het ook al. Maar voor die evaluatie wordt nu slechts één indicator genoemd. Dat in 50% van de plannen de ondergrond wordt meegenomen. Dit geeft weinig inzicht in het daadwerkelijke voortgang en beperkt ook nog een keer de mogelijkheid tot tussentijdse sturing. Onze vraag is daarom, is het mogelijk om vaker tussentijdse updates naar de Raad te sturen en daarnaast meerdere concrete indicatoren te hanteren, zodat de ambities ook concreet en meetbaar blijven. Denk bijvoorbeeld aan het aantal projecten waar bundeling of herordening is gerealiseerd. De nota legt daarnaast de rechte nadruk op gemeentelijke regie. Maar het blijft voor ons nog wel onduidelijk hoe bewoners en lokale initiatiefnemers actief betrokken worden bij de uitvoering van ondergrondprojecten. Terwijl ingrepen onder de grond vaak direct merkbaar zijn in hun leefomgeving. Denk aan langdurige werkzaamheden in hun straat, maar ook juist kansen voor vergroening of klimaatadaptatie boven de grond. Hoe wordt gewaarborgd dat ook deze perspectieven een plek krijgen en daadwerkelijk bijdragen aan uitvoeren? Dan financiën. Een korte vraag. Er wordt genoemd dat personele inzet uit bestaande budgetten gehaald wordt, zonder dat eigenlijk echt duidelijk is welke taken hierdoor blijven liggen. Kan het college dit inzichtelijk maken? Bovendien willen we nadrukken dat toekomstbestendigheid een belangrijk uitgangspunt is. Jonge generaties hebben belang bij keuzes die verder reiken dan de korte termijn. Onze vraag is dan ook hoe wordt gewaarborgd dat de ambities uit deze nota niet sneuvelen bij toekomstige begrotingsafwegingen? Ten slotte waren wij ook nog even aan het denken. Kunnen we niet iets vanuit het standpunt te vervuilen betaald zoals ook wel eens bij de bovengrond wordt geopperd? Daarom onze vraag, is het college bereid te verkennen of een heffing, lezenstructuur of kostenverhaalsysteem mogelijk is voor intensief of vervuilend gebruik van de ondergrond? Met als doel om de maatschappelijke kosten eerlijker te verdelen en de ondergrond duurzaam te beschermen. Voorzitter, nogmaals onze compliment voor deze beleidsnota. Het is goed dat er eindelijk een integraal kader ligt voor het gebruik van ondergrond. We staan achter de ambities en laten we er dan ook echt voor zorgen dat deze niet alleen op papier blijven staan, maar ook zichtbaar en tastbaar worden in de stad. Voor bewoners van nu en voor de generaties na ons. Dank voorzitter.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[01:58:33]:**

Dank. Dan gaan we nu naar het CDA.

Joop Mulderij (CDA) **[01:58:37]:**

Dank, voorzitters. Voor iemand die slechtziend is, is dit zwarte geheel altijd een lastig ding. Maar ik ben erbij geholpen. Het CDA heeft grote waardering voor deze nota. En de waarding gaat ook over de leesbaarheid. Als je al begint met de inleiding, denk ik... Als je die in iedere Utrechter zou laten lezen, dan weten ze wat er aan de hand is. En het is toch fantastisch dat we in één klap onze openbare ruimte minstens twee keer zo groot geworden is. De zorgen zijn er ook. Die gaan inderdaad ook over de financiën, waar we lezen dat het bestaande budget komt, terwijl ik denk dat er heel veel werk opgeleverd wordt. En de volgende zorg gaat niet alleen over drukte in de ondergrond, maar over bestuurlijke drukte. Als ik lees de discussie tussen alleen al de provincie en de gemeente, wat daar allemaal gesteggeld wordt en aangepast wordt, dan maak ik me... En er zijn veel meer stakeholders. Dan maken we ons echt zorgen hoe in de toekomst dat geregeld wordt. Want de gemeenten heeft wel... de regie maar die heeft niet overal de zeggenschap en dat zou toch zonde zijn als dat niet goed gaat verder maken we ons enige zorgen er is een flinke drukte onder de grond en de gemeente zegt dat aanpassingen pas gebeuren wanneer er toch werkzaamheden aan de straat gebeuren zoals regulering of weet ik wat terwijl wij denken zonde als dat niet goed gaat. Verder maken we ons enige zorgen, er is een flinke drukte onder de grond en de gemeente zegt dat aanpassingen pas gebeuren wanneer er toch werkzaamheden aan de straat gebeuren zoals rigolering of weet ik wat. Terwijl wij denken dat het toch goed is omdat de gemeente zich afvraagt... op welke plekken eigenlijk waarschijnlijk zo'n drukte onder de grond is... dat daar snel iets moet gebeuren. Ook om te zorgen dat dat niet een faalplek wordt. Dus de zorgen zijn over de bestuurlijke drukte boven de gront... en de drukte ondertussen. Ik heb nooit geweten dat er een strijd was tussen kabels en boomwortels... De nota kon niet voorgelezen worden door mijn programma. Dus die heeft mijn vrouw mij eergisteren helemaal voorgegeven. En we hebben samen ontzettend veel geleerd. Dus dank daarvoor.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:01:11]:**

U was aan het einde van uw bijdrage. Dan mag ik de microfoon nu weer uitdoen. Ik denk dat de wethouding in ieder geval heeft opgeschreven dat wel de bedoeling is dat alle documenten van de gemeente Utrecht toegankelijk zijn te maken.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:01:26]:**

VVD en daarna PVDA en daar na ChristenUnie.

Marijn de Pagter (VVD) **[02:01:34]:**

Ja, voorzitter, dank. Het is goed dat we beter rekening willen gaan houden met de verdeling van de ondergrond... En vinden het logisch dat het aan het begin van bouwplannen veel meer leidend wordt. Dat voorkomt hoge kosten bij projecten waar de ondergrond pas in beeld komt als de schop de grond ingaat. De zogeheten faalkosten zoals die ook in de nota zijn benoemd. Die hebben we ook gehad bij de bouw van Tivoli Vredenburg. En in die zin snappen en steunen we ook het college dat hier nadrukkelijk aandacht voor vraagt. En complimenten ook voor de mensen die hier aan hebben gewerkt de afgelopen tijd. We zijn echter nog wel op zoek naar wat er precies gaat veranderen als we deze beleidsnota vaststellen. Zeker ook omdat er geen extra financiële middelen worden vrijgemaakt. Kan het college nog eens toelichten wat er echt concreet verandert? En ook hoe voorkomt het college nou dat deze nota een dode letter wordt? Want het zijn heel veel mooie teksten in de nota, maar als er geen geld bij is... Dan kunnen we natuurlijk weinig mee doen. Voorzitter, we willen het ook het college vragen of het nou echt nodig was om hier weer een hele beleidsnota voor op te stellen. Dat betekent namelijk weer een extra beleidsstuk, weer een andere plaats waar beleid is opgenomen en regels te vinden zijn. Waar deze beleidsnota het heeft over spaghetti in de ondergrond, hebben we inmiddels aardige spaghetti aan beleidsnota's in het stadskantoor liggen. En was het niet logischer geweest om kort en krachtig de RSU aan te vullen op dit punt bijvoorbeeld? Graag een reactie. Voorzitter, nog een paar losse opmerkingen. We vinden het nogmaals goed dat er ook meer aandacht komt voor een logische plek voor kabels en leidingen. Ook dat er veel meer gebundeld gaat worden, dat dat de bedoeling is. En we horen maar al te vaak bij het planten van bomen bijvoorbeeld dat het niet kan vanwege de ondergrond. En willen ook echt dat deze nota er aan bijdraagt dat er op veel meer plekken bomen kunnen worden geplant. Dat is een ambitie die we allemaal hier delen volgens mij en de VVD loopt daar ook. Altijd in voorop. We willen graag meer planten. Maar we horen dan heel vaak, de ondergrond staat er niet toe. En daar willen we dan ook een einde aan. Graag reactie op dat punt dat dat ook daadwerkelijk een bijdrage gaat leveren. En voor het laatste opmerken die ik wil maken gaat over de beleidsnota. De basisregistratie ondergrond, de BRO, die landelijke basisregistratie bestaat pas sinds een aantal jaar en is een belangrijk middel om de ondergronds beter in kaart te brengen. We lezen in de nota niets over het verbeteren van die BRO. Hij wordt wel even kort benoemd, maar we focussen in de noten vooral op een eigen 3D model. We vragen ons toch af hoe dat nou zich tot elkaar verhoudt. is het college het niet met de VVD eens dat het prioriteit moet hebben om die BRO, die Basisregistratie Ondergrond, goed op orde te hebben. Zodat het net als alle andere gemeenten daar de informatie in staat die nodig is om de ondergrond op orde te brengen. Dank.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:04:19]:**

Dank voor uw bijdrage. Ik zie geen interrupties, dan gaan we naar de PvdA.

Titus Stam (PvdA) **[02:04:23]:**

De Partij van de Arbeid ondersteunt de ambitie van het college om naast grip op grond ook grip op de ondergrond te krijgen. Als de ruimte beperkt is, moet de gemeente de voortrekken school pakken om prioriteit te geven aan onze doelen. Infrastructuur, voorzieningen vereist voor

woningen en goed grondwater. Tegelijkertijd is dit stuk ook pionierswerk. Dat ademt ook en de complimenten die al veelvuldig zijn gedeeld, deel ik ook. Daarom is de praktische uitwerking van veel van deze wensen nog onzeker. Zeker door de afhankelijkheid van medeoverheden en beheerders. Om dit echt uit te werken, zijn er meer voeten in de aarde nodig. De vraag is dan eigenlijk ook, wanneer gaan we verder dan dit principebesluit... dat we willen sturen op de ondergrond... naar een praktische uitwerking van het voorstel en het omgevingsplan. En hoe gaan we in de tussentijd wel deze ambities zoveel mogelijk in praktijk brengen? Daarop voortbouwend in de brief staat eigenlijk van... ja, we willen besturen op het moment dat de riolering wordt vervangen. De jaren 60 en 70, de naoorlogse wijken, worden nu ongeveer vervangen. En als het nog een tijdje duurt voordat de omgevingsplan wordt aangepast... te sturen op ondergrond... zijn we dan niet eigenlijk al te laat... Omdat Kanaleneiland, een van de grotere naoorlogse wijken, nu ook al bijvoorbeeld onder schop wordt genomen. En als je dan die meerwaardeklap wil halen, dat je dan voor groot delen van de stad eigenlijk nu al te laat bent. Dus hoe reflecteert de wethouder erop? Daarnaast, voorzitter, is nog ook wel een beetje de vraag hoe gaan we dit administratief inbouwen. Ik vind het logisch dat de dekking bij bouwprojecten wordt gezocht in de bouwtafel zelf. Uiteindelijk gebeurt dat bij heel veel verschillende adviesfuncties die we aan zo'n bouwtafel hebben. Ik vraag me wel af hoe zorgen we dat dit en aan de ene kant niet een dode letter wordt, een extra administratieve drempel die moet worden ingevuld maar uiteindelijk waar in de praktijk niet zo heel veel mee wordt gedaan. Of aan de andere kant dat dit een nieuwe veto wordt die we toevoegen bij bouwprojecten. We hebben natuurlijk een stapeling aan ambities en daar moeten we samen integraal op sturen. Maar het kan niet zo zijn dat al die verschillende ambities een vetorecht hebben bij projecten. Omdat we natuurlijk ook gewoon integraal moeten kunnen afwegen. En uiteindelijk schrijft de wethouder in heel veel van de stukken van ja, heel veel zijn we afhankelijk van. De medeoverheden van Rijksoverheid, de gedogen plicht komt vaak terug. Die wij al meer dan 100 jaar in Nederland hebben. Ik vraag me dan ook af, gaat de wethouder dan ook een lobby beginnen naar het Rijk? Of in ieder geval wel teruggeven aan het Rijk dat grip op grond alleen mogelijk is als wij ook de wetgeving, het raamwerk daarvoor aanpassen. En als laatste inderdaad de opmerking over Student & Starter. Over opruimplicht. Dat de private commerciële partijen die kabels in de grond leggen. En verontreiniging veroorzaken. Ook gewoon verantwoordelijk zijn voor het opruimen ervan. Is een belangrijke om mee te nemen.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:07:14]:**

Dank ChristenUnie.

Kirsten Alblas (ChristenUnie) **[02:07:19]:**

Dank voorzitter. Iedereen die mij al eens bij een informatiebijeenkomst of technische sessie of iets hierover gezien heeft, weet hoe enthousiast ik hierover ben. Vooraf dacht ik ondergrond, saai. Maar tegenovergestelde blik waar. Fascinerend dus dat deze nota nog niet bestond, maar wat ons betreft fantastisch dat die er nu wel ligt. Want het is echt belangrijk dat hier meer regie op komt. Want dat leven in de bodem is ontzettend belangrijk. Net als alle ruimte die door niet

levende dingen ingenomen wordt. Het leven in de bodem zijn vaak onooglijke beestjes. Mensen vinden ze ook nogal eens eng, maar ze zijn van onschatbare waarde. We kijken daarom in principe positief aan tegen het amendement van de Partij voor de Dieren. Dank voor jullie werk daarin en ook dank dat het er nu al bij dit debat ligt. Dat is heel fijn. We sluiten aan bij GroenLinks bij de vraag rondom het omgevingsplan, zodat we echt stappen kunnen maken met regiepakken. Bij GroenLinks kan er soms ook iets uit de grond en de vraag over hergebruik. Bij Student & Starter over de vraag of er iets kan rondom de vervuiler betaald. En bij de PvdA voor de vraag om mede overheden die je mee wil krijgen en andere partijen en een lobby voor wetswijziging hierop. Ik was mezelf ook lang niet bewust van hoeveel er eigenlijk in de ondergrond zit qua levende en niet levende zaken. Dus heel mooi dat er met deze nota meer aandacht voor komt. Nogmaals dank aan ieder die daar heel hard aan gewerkt heeft, ook op het stadskantoor. Het is al eerder genoemd, hierdoor zullen er minder faalkosten zijn en krijgt zowel het leven in de bodem als daarboven meer ruimte. En dat zien we graag. Dank u wel.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:08:54]:**

Dank. Ik loop even langs. DENK, is daar nog een bijdrage? Nee. Eén Utrecht had ook geen bijdragen. D66 wil volgens mij heel graag. D66.

Bram Janmaat (D66) **[02:09:07]:**

Ja, dankjewel voorzitter. Voorzitter, we hebben als stad grote ambities. We willen bouwen, vergroenen, verduurzamen en ook nog prettig leven in onze stad. Maar al die plannen hebben één ding ermee. Ze vragen om ruimte. Boven de grond en onder de grond. En juist daar wordt het inmiddels echt krap. Het lijkt wel alsof kabels, leidingen, boomworters en parkeergarages letterlijk met elkaar vechten om een plek. Daarom is het nu goed dat het college regie gaat pakken. Dus complimenten voor deze nota. Ik vond het ook heel leuk om te lezen. Want zonder deze slimme en goed georganiseerde ondergrond lopen we vast met onze bovengrondse ambities. Denk aan het verzwaren van het stroomnet, het uitbreiden van het warmtenet en het bouwen van ondergronds parkeergarages. Of misschien zelfs ooit wel de ondergrondse Merwedelijn . Met deze nota zetten we belangrijke stappen om die ondergronde puzzel op tijd te leggen. Als eerste vinden we het dan ook goed om te zien dat de gemeente ook serieus hierna gaat kijken binnen de eigen organisatie. En daarbij nieuwe gebiedsontwikkelingen ook naar de ondergrond wordt gekeken. Het 3D-ondergrondmodel is daarbij een mooie digitale innovatie wat ons betreft. Maar de gemeenten zijn niet de enige speler in de ondergrond. We hebben te maken met netbeheerders, telecombedrijven, waterschappen, provincie- en projectontwikkelaars. Samenwerking daarvoor is dus cruciaal. Mijn vraag daarvoor dan ook, hoe gaat het college zorgen dat al die partijen zich aan de gemeentelijke kaders van dit beleid gaan houden? Komt er een soort overlegplatform of gaan we echt werken met harde samenwerkingsovereenkomsten? Concreet voorbeeld hierbij is de samenwerking eventueel met telecombedrijven. Wat hier net ook al gezegd is, ze hebben natuurlijk het gedoogrecht om de grond open te halen. Maar ja, nu wordt soms wel gewoon drie keer

dezelfde straat opengehaald en de tegels niet altijd of de klinkers niet goed teruggelegd. Ziet het college naar aanleiding van deze nota dan ook mogelijkheden hier wat specifieke afspraken over te maken, zodat er minder hinder kan worden ondervonden? Dan de herordening van de ondergrond. De nota is hier duidelijk over. Herordenen doen we alleen als noodzakelijk is en als het budget is. Maar dat is dan eigenlijk al te laat. Want als we nu slim herordenen, voorkomen we juist grote problemen en hoge kosten in de toekomst. Niet alleen voor de gemeente, maar voor alle partijen. Ziet de wet harder kansen in een publiek-privaat samenwerking, bijvoorbeeld via een gezamenlijk fonds waarin de netbeheerders, telecombedrijven en andere belanghebbenden aan kunnen bijdragen? Want iedereen heeft immers baat bij een goed georganiseerde ondergrond. Dan nog een stukje over slim herordenen. We zijn nu al bezig met een pilot met Leiden over verticale kabelsystemen... en eventuele kabelgrootte die nu getest worden. Dat ziet er veelbelovend uit. Dus als dat echt werkt, laten we het dan als Utrecht ook volop inzetten. En tot slot, wat doen we als het niet past in de ondergrond? En die situatie lijkt er op sommige plekken aan te komen. Hoe gaat de gemeente dan de keuzes maken? Wat krijgt er voorrang? Warmte, water, groen of mobiliteit? Gaat het college daar een afwegingskader voor maken... Hoe worden wij als raad daarbij betrokken? Dat was het, voorzitter.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:11:57]:**

Dank. Ook geen interrupties hierop. Dan kijk ik even verder, want dan is de horizon er nog. Is er een bijdrage? Nee. En dan zijn de fracties van bij 1-1... Utrecht was er wel, maar die had geen bijdraag. Stadsbelang is er niet. Utrecht solidair is er niet. Urecht Nu is ook afwezig bij dit onderwerp. En LINK is ook afwezig. Dan zijn we er doorheen. En dan kijk ik even naar de wethouder. Die heeft behoefte aan een paar minuutjes. Dat is drie, kan ook? Vijf. Vijf, oké. Om tien vijf en vijftig gaan we verder.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:18:07]:**

We wachten nog even twee minuten.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:20:33]:**

Grapje, Johan. Woord is aan wethouder Schilderman.

Susanne Schilderman (College) **[02:20:41]:**

En bedankt ook aan de leden van de gemeenteraad voor de complimenten ervoor. En het was ook leuk om te zien dat het plezier wat zeker leeft bij onze ambtenaren, maar ook bij mij, goed door is gekomen bij u allen. Wat ik zo bijzonder vond in het project om te komen tot deze nota is dat er enerzijds al heel veel kennis binnen onze organisatie is die gaat over de ondergrond. Dus dat daar ontzettend veel van te leren is. En dat er eigenlijk

mensen zijn die al jarenlang werken aan het beschermen van de ondergrond. En aan de andere kant dat we ook bezig zijn om dat werk wat enerzijds al best een hele tijd gebeurt ook naar een nieuw niveau te brengen. Dus om ook te zeggen, ja wij zien inderdaad dat het nodig is om die regie te pakken... En dat vervolgens ook te gaan doen. Dat is soms ook een beetje een worsteling geweest. Hoe schrijf je dat nou op in een kaderstellend document voor u? Want het stuk wat gaat over hoe mooi en interessant de ondergrond is, dat vloog de pen uit. En het stuk dat gaat over, hoe voer je die regie nou echt? Nou, dat was echt uitdagender. Dat maakte het denk ik juist des te belangrijker dat die nota er nu ligt. Omdat de nota is daar een heel belangrijke stap in. Maar niet de enige stap en ook niet de laatste stap daarin. Ik ga graag de vragen langs die u gesteld heeft. Daarom gaat het eerste en het langste gedeelte ook over vragen die er een beetje rondom regie is gesteld. Over het beschermen van een aantal kwaliteiten van de ondergrond. Over meer eigenlijk de aspecten die te maken hebben met bijvoorbeeld geld en indicatoren. En uiteindelijk nog een aantal zaken die overblijven. GroenLinks vraagt naar het Omgevingswet. Zouden we daar niet meer mee kunnen doen? De bevoegdheid om regels op te nemen in het omgevingsplan is er. En mogelijk kan er ook een MER-toetsing noodzakelijk zijn. We moeten dat vooral nog concretiseren. Want we moeten daar dan een vervolgstap voor zetten. Om daar op die manier meer regie over te voeren. Ik denk dat dat ook is hoe de nota bedoeld is daarin. Dat het nog verder uitgewerkt en geconcretiseerd moet worden. En niet direct een sturende werking heeft vanuit de nota. Maar wellicht is dit dan de verduidelijking waar je nu op zit.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:23:03]:**

GroenLinks.

Julia Kleinrensink (GroenLinks) **[02:23:04]:**

Ja, voorzitter. Ik begreep ook dat doordat je in dit plan ook al wat dingen opneemt, kun je ook planschade voorkomen. Omdat dus allerlei partners in de stad al weten dat je stappen gaat zetten. En je ze dus ook al van tevoren daarop gewezen hebt eigenlijk. Doordat het hierin zit. Dus volgens mij is er inderdaad en een vervolgstap nodig en hier een stap nodig.

Susanne Schilderman (College) **[02:23:27]:**

Ja, dat is zo inderdaad. Dus enerzijds zijn ze hierdoor erop gewezen. En de andere kant geldt ook nog wel het feit dat wij meer regie gaan voeren op de ondergrond. Zo. Nou, dat zal ook nog wat vragen van ons omdat wij meer regie gaan voelen. Dus ik kan me ook wel voorstellen dat er nog een keertje een juridische procedure over gaat komen... Nou ja, dat dat soms ook nog wel eens ooit de ene en de andere kant op kan vallen. Want er is aanleiding in de wet om te zien dat wij regie mogen voeren als gemeente, maar de wet is ook heel versnipperd. Dus wat wij natuurlijk gaan doen is door het beleid vast te stellen

eigenlijk onze basis om die regie te kunnen voeren, die te versterken. Maar dat neemt niet weg dat wij misschien ooit een punt tegen gaan komen waarin we eigenlijk meer regie gaan willen voeren en dat de rechter misschien, puntje bij paaltjes, zegt oh ja, maar ze hadden toch eigenlijk ook een bepaalde vorm van recht. Dus dat kunnen wij misschien alsnog wel tegenkomen.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:24:27]:**

Volgens mij was dat een duidelijk antwoord. We vervolgen de beantwoording.

Susanne Schilderman (College) **[02:24:31]:**

GroenLinks vroeg ook naar het vaker spreken met partijen. Dat vinden we eigenlijk wel een mooi idee om te kijken. Zouden we dat toch wat vaker kunnen doen? Daar zullen we wel ook met hen over moeten spreken. Over of zij daar ook allemaal op die manier voor overstaan. Daarbij had u het ook vanuit GroenLinks. Maar dat is volgens mij ook van uit een aantal andere partijen. Ook teruggekomen over. Hoe komen we nou ook terug op die uitvoering. En de uitwerking daarvan. Er is een paragraaf aangewijd. Ook in de nota die u natuurlijk gezien heeft. En daarin wordt eigenlijk gekeken. Hoe geven we daar verder uitvoeding aan. Een gedeelte hiervan is echt lange termijnwerk. Daar kom ik zo meteen ook nog wel op. Op de omgevingsvisie. Of er daar echt op lange termijn nog veel aan zal moeten gebeuren. En dit geldt ook over. Projecten die soms echt jaren lopen waarin je dit gaat doen. Dus dat maakt ook dat je hier niet ieder jaar een evaluatie over gaat doen... want dan ben je al je capaciteit besteden aan het schrijven van een evaluatie... terwijl er niet zoveel voorbeelden erin zijn. Maar wat ik wel belangrijk vind is dat u de uitvoering kunt blijven volgen. Dus ik zeg in ieder geval toe dat ik in Q2 daar een brief over stuur... over hoe we verder de uitвoering en ook plannen erin... hoe gaat dat bijvoorbeeld met vaker spreken... Maar ook wat zijn onze verwachtingen, wanneer we waarmee aan de slag kunnen. Dat we dat op die termijn met u zullen delen. Ik verwacht niet dat wij een volledig uitvoeringsprogramma gaan maken. Dat heeft u ook gezien, daar is het budget ook echt niet toereikend voor om dit volledigt te doen. Ook omdat heel veel van deze activiteiten gewoon gaan moeten landen in projecten. En niet op het geheel.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:26:09]:**

GroenLinks.

Julia Kleinrensink (GroenLinks) **[02:26:10]:**

Ja, voorzitter, dank je. Voor mij zat het ook niet zozeer in een uitvoeringsprogramma. Maar in dat gesprek met die stakeholders kun je ook nadere regels met elkaar vaststellen. En dat zie je bijvoorbeeld dat in Amsterdam ook is gedaan in de verordening werken in de openbare ruimte.

Waarmee je dus ook stappen zet. Dus het gaat mij vooral om die regie voeren en wat minder op terugkoppeling naar ons. Maar ik wil vooral die regies goed vastleggen.

Susanne Schilderman (College) **[02:26:33]:**

Ja, zeker. Ik had inderdaad bedoeld toe te zeggen om dat te doen. En dan vervolgens ook de updates daarvan in die brief terug te sturen... Betekent overigens niet dat wij met partijen hier nou nog niks doen. Dus wat wij bijvoorbeeld doen rondom boomwortels is echt iets waar wij bijvoorbeeld jaren eerder eigenlijk veel aandacht voor hebben gehad. Met iedereen die daaraan werkt in de openbare ruimte, maar ook rondom graafrust in relatie tot de telecompartijen. Daar hebben we al een stap ingezet eigenlijk vooruitlopend op deze nota. Maar we zullen kijken wat we er allemaal de komende jaren nog aan toe kunnen voegen. Maar het is niet alsof daar nou niks in zit. GroenLinks vroeg ook naar de ordening van de ondergrond versus het 3D-model. Waar moeten wij nou prioriteit aan geven in die regie? En we zien eigenlijk dat er allerlei verschillende instrumenten zijn... die we verder moeten uitwerken voor die regio. Dat doen we ook samen met andere gemeenten. Dus er werd door D66 bijvoorbeeld al het voorbeeld van Leiden aangehaald... die op het gebied van kabelrekjes iets doen. Daar werken wij met hen in samen. En het beeld is eigenlijk ook een beetje dat... Wij hebben een sterke verbetering op het 3D-model. Daarbij lopen wij voor en gebruikt de rest van ons. Zij lopen nou voor op het kabelgootje. En daar gaat het kablerekje... Dat klinkt heel klein, maar dat is best wel een groot belangrijk ding. Maar daar werken wij samen en lopen zij in voor. Dus als ik nou zeg, ik trek hem hier terug... en ik ga het dus alleen over de algemene regie hebben... dan als collectief van gemeenten verliezen we wel echt iets. Dus dat zou ik u niet aanraden. Dat neemt niet weg dat wij tussendoor bijvoorbeeld hetgeen wat Amsterdam daarin doet zeker ook overnemen en zullen toepassen waar mogelijk.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:28:14]:**

Ja, wel D66. Even omhoog houden, want soms is het één seconde en dan kijk ik net daar en dan... Korte interruptie en korte antwoorden ook graag.

Bram Janmaat (D66) **[02:28:26]:**

Over die kabelgrote verticale kabelsystemen, is er mogelijkheid om ook in Utrecht misschien bij een pilot, bij een gebiedsontwikkeling te kijken of wij dat hier al aan toe kunnen passen of is dat nu nog te vroeg?

Susanne Schilderman (College) **[02:28:38]:**

Ja, ik denk dat dat nu echt wel nog te vroeg is en ook wij zijn wel echt betrokken in de pilot met Leiden. Dus het is wel echt iets waar we in die zin gezamenlijk aan werken. Dus alles wat zij

leren, dat gaan wij ook meteen toepassen en daar zitten wij mee onderdeel. Maar als we nou zeggen wij gaan dat ook, ja dan moet ik eigenlijk capaciteit weer weghalen bij de rest.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:28:58]:**

Dus die vraag is al vast beantwoord en dan kunnen we die straks overslaan. U heeft het woord weer.

Susanne Schilderman (College) **[02:29:02]:**

Dan ben ik bij Volt, die vroeg naar het omgevingsplan. De doorlooptijd voor het omgevings plan is best nog wel een stuk, want de wettelijke taken die worden daar nu eigenlijk verder in vertaald. Er zit eigenlijk een tweede stap in waarin we eigenlijk aan het kijken zijn om nog meer regie te voeren dan de wettelijke taken, die verankerd moeten worden in het omgevingsplan. Maar de omgevingsplan juristen hebben niet alleen deze wettelijk taken en deze vormen van regie toe te voegen aan het omgevingsplan, maar ook Alle vormen van wet en regelgeving moeten allemaal vertaald worden naar het omgevingsplan. Dus voor het geheel van de planning is tot en met 2031 om te verwerken in het omgevings plan. En wij zijn in gesprek over in welke mate deze prioriteit kan krijgen. Maar zoals u begrijpt moeten wij alle wetgeving vertalen in het omgevings plan. Dus dat vraagt ook veel daaruit. Volt vroeg naar het drinkwater tekort. En dat is heel belangrijk want dat is ook precies een aanleiding. Dat is ook precies een aanleiding om daar meer over te schrijven in deze nota. En om juist ook grondwater te prioriteren hierin. Dus daar ziet u ook eigenlijk een weergave erin. Er zat een suggestie in dat we nou niks doen op het gebied van drinkwater. Maar we hebben nu ook al eigenlijke regels over het gebiedsgrondwaterbeheer. Dus zo'n GGB die bestaat nu ook. We gaan hem alleen wel weer opnieuw aanscherpen en vernieuwen omdat de wereld ook wel weer veranderen. Bijvoorbeeld bodemenergiesystemen nemen toe. En ook de plekken waar u als gemeenteraad bodem energiesystemen wilt toepassen verspreiden zich verder over de stad. En dat heeft een relatie tot ons drinkwaterbeheer. Dus dat is de reden dat we hem aanpassen. Maar maakt u geen zorgen, we hebben er nu ook al beleid op. Dus daar wordt nu ook wel invulling aan gegeven. Volt die vraagt naar een garantie op geen vertraging in de bouw in Rijnenburg. Ja, ik maak er wel vaker grapjes over, maar in het leven is er één zekerheid. Dus ik geef garanties voor niks hier. Maar wat ik u wel aangeef is in Rijnburg gaat de bodem, deze nota of niet, een enorme opgave zijn. Want de bodem is best uitdagend daar. Het grondwater staat hoog. Daar zullen we echt iets moeten doen. Er zijn nog een aantal archeologische zaken. Nou, dus daar zal sowieso invulling aan moeten gegeven worden. Deze nota zien wij juist als ondersteunend hierin, omdat wij een beleidskader dat daarmee ook geldt voor Rijnenburg ook helpt. Dus daarmee heb je eigenlijk een invulling daar verder van gegeven. Maar voordat u de verwachting heeft dat we dan niet lang over de bodem gaan praten in Rijnenburg, dat gaan wij zeker wel doen. Omdat we ook willen zorgen dat de huizen die er staan kunnen blijven staan en niet de grond in zakken. Student & Starter die vroeg naar is dit nou gewaarborgd in de projecten op de ondergrond? Dat is natuurlijk wat je doet door dit beleid te maken. Dat betekent overigens niet dat je bij iedere elektriciteitsvervanging die er nou gaat gebeuren in de ondergrond, dat wij daar per definitie nou

meer toezicht op kunnen voeren. Dan vroeg CDA naar zorgen we nou niet voor bestuurlijke drukte?

Emma Usmany (Student & Starter) **[02:32:06]:**

Ja, voorzitter, mijn vraag ging niet zozeer over of we het doen, maar hoe we het in de komende jaren doen nu dit plannen pas net ligt.

Susanne Schilderman (College) **[02:32:16]:**

Dus hoe we dat doen, leest u in de nota. En hoe u daarvan op de hoogte gehouden wordt, heb ik net beantwoord. Dan vroeg CDA naar bestuurlijke drukten. We hebben niet overal zeggenschap over. Ja, het klopt dat wij niet over al zeggenschap over hebben. Wat wel scheelt is dat wij zijn wel echt aanzet in, laten we zeggen, het bovenste gedeelte van de ondergrond. En naarmate je dieper komt, kom je eigenlijk steeds andere bestuurslagen tegen. best heel vreemd. Dus het begint bij ons en dan gaaf je wat dieper en dan zie je op een gegeven moment de provincie. Dat is echt heel apart. Maar ja, die bestuurlijke drukte aan de ene kant is hier een stuk. Aan de andere kant zien we wel dat de samenwerking er heel erg op gericht is, maar dat er ook nu initiatieven zijn om die samenwerking te versterken. Bijvoorbeeld eerder deze week was de eerste drinkwaterraad in onze provincie waar eigenlijk gesproken werd vanuit de provincie, vanuit het waterbedrijf, van uit De gemeentes vanuit de waterschappen over hoe kunnen wij daar meer op doen. Om ook samen meer gezamenlijk vast te stellen over hoe we de opgaven waar we allemaal gedeeltelijk voor verantwoordelijk zijn. Zoveel mogelijk op dezelfde manier sturing aan te geven. Maar enige mate van bestuurlijke drukte is er in de ondergrond. En aan de andere kant, hij is er ook in de bovengrond, want de provincie gaat bijvoorbeeld ook over allerlei milieueisen. Ook bij ons die natuurlijk ook gaan over dezelfde grond en lucht in veel gevallen. Het CDA vroeg ook, moeten we niet nu eigenlijk al regie voeren op plekken waar het zo druk is? Volgens mij heeft het CDA heel diep in mijn hart gekeken, maar dat durfde ik echt niet op te schrijven. Want dan zet ik de ambitie zo hoog neer waarvan ik echt weet dat ik dat niet helemaal kan waarmaken op dit moment. Dus wij kijken echt hoe we zoveel mogelijk hier regie op kunnen voeren. Maar om te zeggen ik ga starten op projecten waar ik niet nu al ben in de ondergrond en ik ga daar nu al regie voeren, dat vraagt zoveel geld en capaciteit die ik gewoon echt niet heb. En hoewel ik er over droom heb ik hem toch maar niet opgeschreven. Dan de VVD die vroeg naar wat gaat er nou daadwerkelijk veranderen als we deze nota aannemen. Ik denk eigenlijk de belangrijkste verandering die hier u in zet, is dat u zegt tegen onze gemeente en zegt wij gaan echt regie voeren op die ondergrond. Dat betekent dat wij een ander soort, in een andere mate, een gesprek gaan hebben met alle partijen die ook werken in onze ondergronden. En ik zei net al, we hebben daar de afgelopen jaren al een aantal zaken in gedaan. Maar wat u eigenlijk zegt, wij ondersteunen dat, wij versterken dat, we geven u ruimte om daar verder regels voor op te gaan stellen. daar nog meer regie over te voeren en daarmee ook eigenlijk de toon en de regie te gaan verzwaren. Wat

u daarnaast ook doet, is u legitimeert hiermee eigenlijk de zoektocht van het college om hier meer experimenten voor te doen, meer middelen voor te gaan bijzoeken, ook bijvoorbeeld bij andere partijen om hier aan mee te betalen, om daar eigenlijk meer op te gaan kunnen doen. En wat u natuurlijk doet is dat u zegt dat in projecten, Dat wij daar eigenlijk ook iets anders in gaan doen. Dus dat betekent niet dat het ieder project gaat worden, want daar ging het natuurlijk net ook over. Maar dat wij de ondergrond actief mee gaan wegen in projecten die ook enige mate van raakvlak hierop hebben. En daarmee een grotere aandacht hebben en het meewegen van de belangen die ook spelen in de ondergrond in hoe je een project vormgeeft. Dat is wat er denk ik concreet zal veranderen. Dan ben ik niet 100% volledig, maar ik denk dat dit wel de hoofdmoot is. De VVD heeft aandacht voor meer ruimte voor bomen.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:32:33]:**

VVD.

Marijn de Pagter (VVD) **[02:35:54]:**

De kern zit volgens mij in het woordje versterken wat de wethouder in een van de eerste zinnen een antwoord op mijn vraag benoemde. De wethouders geven aan, de afgelopen jaren hebben we al aan gewerkt, maar noemt ook het woordje verzekeren, terwijl er geen extra financiële middelen bij zitten. Dus daar zit de zorg van hoe gaan we dat werken voor die versterking zorgen...

Susanne Schilderman (College) **[02:36:14]:**

Ja, kijk, met nog meer geld ben ik veel meer versterkt. Dat is zo. Maar de andere kant is wel dat het feit dat het in beleid vaststaat alleen ook al een versterking is. Dus dat maakt ons juridisch sterker als wij komen tot een procedure waarin wij bijvoorbeeld hebben gezegd je bent een half jaar geleden is hier al iemand geweest voor de glasvezelkabel. Ja, dat betekent niet dat de andere aanbieder van de glosvezel kabel hier nou weer gaat. Nou, daar hebben wij nu eigenlijk sturing op. Maar dit is het beleid wat daaronder ligt. Dus de kans dat ik dat droog ga houden bij de rechter neemt toe. Als u dit voorstel daarin aanneemt. En dat geldt natuurlijk ook voor andere vormen van regie die we daar daarna ook op gaan voeren. Dus dat is echt een voorbeeld van die versterking. Maar ja, dat neem niet weg dat als je er meer geld aan toevoegt. En daarom is die bezuiniging die er ook is geweest bij For Your Snout. Dat is ook pijnlijk, want je zou gewoon meer kunnen doen als je dat niet had gedaan. In de schaarste waarin we zaten hebben we daarvoor gekozen. Maar u heeft natuurlijk een mooie programma begroting in het vooruitzicht. Dus hoewel de wethouder financiën die natuurlijk perfect vindt. Kan ik wel zeggen dat u kunt er iets in amenderen en er geld voor vrijmaken. Kan altijd. Is aan u.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:37:24]:**

Volgens mij gaan we tempo een beetje opvoeren.

Susanne Schilderman (College) **[02:37:26]:**

Ja, dat ga ik zeker doen.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:37:27]:**

Suggesties voor amendementen vanuit het college is ook wel...

Susanne Schilderman (College) **[02:37:31]:**

Nee, dat doen we niet.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:37:32]:**

Straks worden ze nog sympathiek gevonden.

Susanne Schilderman (College) **[02:37:34]:**

Nee, daarom gaat het helemaal niet. Ze worden allemaal ontraden.

Susanne Schilderman (College) **[02:37:40]:**

Oké, ik was bij bomen. Vindt de VVD belangrijk? Vinden wij allemaal inderdaad eigenlijk belangrijk. Hebben we dat probleem nou opgelost met deze nota? Nee, dan kan ik echt niet zeggen dat wij die ruimte nou hebben opgelost. Want een gedeelte hiervan is ook gewoon echt dat... als je het aantal bomen wil planten dat wij willen planten... ga je niet zozeer bomen moeten neerzetten... maar ga je vooral heel veel ruimte moeten creëren in de ondergrond... en eigenlijk kabels en leidingen in sommige gevallen moeten verplaatsen. Of andere maatregelen nemen in de ondergrond die toch zorgen voor een goede groeiplaats. Dus dat je er... Je hebt een beetje van die... soort van kooitjes die je daar aan de ondergrond omheen kan zetten, zodat je ook in een hele krappe bodem toch een stevige boom kan neerzetten. Dat zijn echt wel zaken die moeten landen in die verschillende projecten daar ook in. Dus laten we zeggen dat deze geeft wel aanleiding om die regie daar verder op te voeren, maar in de projecten ga je het verschil moeten maken. En ik zeg ook wel, dat gaat echt wel geld kosten. Dus het duren aan bomenplanten dat is niet de boom zelf, het dure aan de boomplanten is eigenlijk meestal wat je moet doen in de ondergrond, zodat het Nou ja, een vrolijke boom gaat worden

ook. Denk ik bijvoorbeeld aan Kanaleneiland waar dat op heel veel plekken niet gebeurd is. En als je daar dan doorheen fietst... zie je soms echt van die hele zielige boompjes staan. Die zijn er net geplant en die staan er dan gewoon al 40 jaar. Maar die hebben gewoon geen goede groeiruimte gekregen aan de onderkant. Dus volgens mij niet wat wij willen met elkaar. VVD vroeg naar de BRO, moeten we daar nou niet de focus op hebben? De BRO en het uitbreiden hiervan is een wettelijke taak, dus heeft altijd prioriteit. Dus dat gaan we sowieso ook doen. De scope van ons 3D-model gaat verder dan eigenlijk BRO. Het gaat over alles wat in de ondergrond zit. We zien eigenlijk juist dat het aan elkaar kan bijdragen in die zin. Maar dit betekent niet dat wij de aandacht bij het BRO weggaan, want dat moeten we gewoon doen. En doen we dan ook. B van A die vraagt wanneer gaan we verder dan het principebesluit. Nou daar heb ik net over hoe u daar op de hoogte blijft heb ik iets over gezegd. De volgende stappen zijn dus gedeeltelijk het verder uitwerken van die eerdere projecten die we net genoemd hebben. En voor de rest zullen we per project die volgende stap moeten doen. B van de A die vraag ook naar hoe zorgen we dat het niet projecten tegen gaat houden. Ja, daar hebben wij een balans in gezocht. En volgens mij kom ik dat zo tegen als ik bij het beschermen van de ondergrond... en daarmee ook een voorstelling van Partij voor de Dieren ben. We hebben in de nota een bal ans gezocht door wel te zeggen... we geven een prioritering. Dus bijvoorbeeld het grondwater is heel belangrijk... maar we hebben hem niet te absoluut gemaakt. Want hoe absoluter je het maakt, hoe meer het projecten kan frustreren. En ik denk een hele belangrijke afweging die daar dan dus ook in zit... gaat over bodemenergie. Want bodem energie heeft... Wel effecten op de ondergrond. En kan in sommige gevallen ook een risico hebben voor grondwater. Afhankelijk van hoe je het doet en waar je het doe. En daarmee voor drinkwater. Daarom hebben wij het niet te absoluut opgeschreven. Door te zeggen, voor projecten gaan wij daar wel duidelijk naar kijken. En wij gaan dat meewegen. En we geven daar ook eigenlijk een prioritering aan mee. Die er in deze nota ligt. Maar we hebben niet opgeschreven. En ik ben stiekem al een beetje bij Partij voor de Dieren. dat het absoluut is. En hoewel ik dat echt snap, vanuit we willen de ondergrond altijd beschermen, maar als we zeggen we gaan hem beschermen, dan eigenlijk zeg je daarmee ook best wel nee tegen bodemenergie. En volgens mij willen we dat ook. En daarom staat het er niet zo absoluuts in als het voorstel wordt Partij voor de Dieren doet. Dan ga ik dat bruggetje wel meteen doormaken, want ik vond het een hele mooie aandacht die Partij voor de Dieren daarin heeft. Wij hadden hem er ook in gezet, want wij hebben eigenlijk in de teksten gezet... in ambitie 2, bodemkwaliteiten beschermen en verbeteren. En dat is verder uitgewerkt in de specifiekere doelstellingen. Dus dat is hoe wij invulling ook hebben gegeven aan die motie eerder daarin. In het voorstel wat Partij voor de Dieren doet... zit eigenlijk gewoon een verdere bescherming van het huidig bodemleven daarin... Maar dat gaat ook ten koste van iets. En de absoluutheid waar het hier nu mee in staat, dat kunnen wij u niet aanraden. En ik denk ook dat kunnen we u ook niet uitvoeren als u door wilt gaan met bijvoorbeeld projecten voor bodemenergie. Want dan gaat het echt wel te ver daarin. Waar je natuurlijk in een suggestie naar zou kunnen kijken is dat je een thema bijvoorbeeld wel wat meer benoemt nog in de nota. Dus dat je... wat meer de kwaliteiten ook beschrijft van dat bodemleven... en het op die manier meer aandacht geeft. Maar het zit echt in de absoluutheid van wat Partij voor de Dieren er eigenlijk heeft staan. Bij alle werkzaamheden in de ondergrond wordt het

bodemleven beschermd. Ja, ik kan niet met droge ogen beweren dat als ik bodemenergie aanleg... dat ik daarmee het bodemleven heb beschermt. Dat kan ik niet. In het kader van de totale planetaire weging kan ik het goed uitleggen. Want we moeten ook naar een ander energiesysteem... Aanzienlijk minder vervuilend dan andere zaken die wij doen. Dus daarom kiezen we er alsnog voor. Maar daarom hebben we deze tekst op deze manier afgewogen.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:42:48]:**

Partij voor de Dieren.

Jan Baijens (Partij voor de Dieren) **[02:42:50]:**

Het is toch wel mogelijk om daarbij te kijken op welke manier kunnen we de belangen zo goed mogelijk meewegen en welke alternatieven zijn er om wel tot zoveel mogelijk bescherming te komen. Dus om die belangenafweging toch wel in de nood uit te zetten is toch nog een toevoeging die toch meer komt tot de beschermingen die ook de wethouder zegt dat ze wil.

Susanne Schilderman (College) **[02:43:13]:**

Ja, juist die afweging die hebben wij in ambitie 2 verwoord. En in de doelstellingen die daaronder zitten. Dus dat is hoe wij daar invulling aan hebben gegeven. Dus wij denken echt dat het in die zin niet nodig is om hem daar verder aan vorm te geven. En dat de manier hoe het nou in het voorstel van Partij voor de Dieren staat... ook wel echt haak staat op een aantal andere ambities die we hebben. Maar wat je wel zou kunnen doen, is dat je het bijvoorbeeld nog wel wat meer beschrijft erin. Dus dass je er op die manier meer aandacht voor geeft. Daarbij zeg ik ook wel het beeld dat we dat bij... Ieder project gaan onderzoeken en altijd dit soort maatregelen nemen. Is ook echt kostenverhogend. Dus ja, gaat dan bijvoorbeeld woningbouwprojecten met bodemenergie. Worden gewoon wel echt duurder daarvan. En ik kan niet exact nu zeggen hoeveel het is. En ook als u vraagt, zoek dat uit. Ik kan dat niet, weet je. Ik kann niet beloven hoeveelt duur het wordt. Want dat ga je per project zien. Maar het gaat er wel gewoon duur van worden. En daarom hebben wij de balans op een andere manier gezocht in de tekst.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:44:10]:**

Tweede maal Partij voor de Dieren. Korte interruptie, kort antwoord.

Jan Baijens (Partij voor de Dieren) **[02:44:13]:**

Ik hoor wat de wethouder net zei, maar ze verwijst ook naar de doelstellingen die er al staan. Doelstellingen voor bodemkwaliteit zijn nu beperkt tot een deel van de hoofdgroenstructuur. Maar de levende bodem is echt groter dan alleen een deels van de groenstructuren. Ziet de withouder dat ook?

Susanne Schilderman (College) **[02:44:31]:**

Ja, dat zie ik. Maar als we die ook nog op een hoog niveau van bescherming aan gaan zetten een dermate inspanning ook van ons waarvan ik echt zeker weet dat ik hem niet kan waarmaken. Dus ja, je kan zeggen het is een ambitie die we hebben en hij is dan ook ongedekt en we voegen hem aan de onderkant toe. Maar dit is echt een hele grote. Dus wij hebben wel gepoogd om een balans te zoeken in... er zijn een aantal ambities waar we nog middelen voor zoeken... maar we kunnen er wel echt mee aan de slag. En als ik de ambities nog vele maten groter maak dan is het nog maar een heel klein gedeelte van het beleid waar ik mee aan den slag kan ten opzichte van de totale ambities. En ik snap overigens wel waar het vuur en de passie vandaan komt. Dat zeker.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:45:12]:**

U gaat verder met de beantwoording.

Susanne Schilderman (College) **[02:45:13]:**

Ja, ik denk dat ik ook op eentje na alle opmerkingen over regie had gehad behalve D66, die ook nog vroeg naar publiek-private samenwerking. En dat is er zeker eentjes waar we naar kijken. Dus strategische convenanten met netbeheerders is zeker iets waar we ook aan zullen werken. Dat zal ook wel echt tijd nodig hebben. Want onze netbeheerders hebben e en hele hoop dingen te doen. Ik durf dat te zeggen voor zij die stroom leveren. Nou bent u daar denk ik heel erg van doordrongen. Maar ditzelfde gesprek gaan we ook over drinkwater hebben. Niet nu, maar op een gegeven moment wel. Tenzij dat we daar echt in slagen om iets anders te doen dus dat vraagt bij hen ook capaciteit. Dus het kost mij wel even tijd om te komen tot die strategische convenant omdat zij er ook de tijd voor moeten hebben. Maar dat is zeker een van de uitvoeringsrichtingen waar we naar kijken. Dan ben ik eigenlijk bij het derde blokje.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:46:06]:**

Er is nog eerst een interruptie van de Partij voor de Dieren. Dat is waarschijnlijk nog op het vorige blok. Ja. Iets sneller de volgende keer. Want ik zei we gaan verder. Dus dat was misschien het moment om even een hand op te steken.

Jan Baijens (Partij voor de Dieren) **[02:46:17]:**

Ja, klopt. Als we ons amendement net iets herschrijven. Net iets minder absoluut. Kan de wethouder het dan wel positief adviseren?

Susanne Schilderman (College) **[02:46:25]:**

Ja, ik sta er voor open om daar even met jullie over mee te denken. Maar ik zeg wel tegen u. Ik wilde er zelf geen strek ter vervanging van maken, want wij vinden het in die zin dat het goed weergegeven staat in de nota. Maar ik zal zeker bereid zijn om mee te denken over hoe kunnen we komen tot iets wat ik uitvoerbaar zou kunnen noemen. En of u het dan verstandig vindt is nog steeds aan u. Want als u zegt we gaan het bodemleven nog veel zwaarder wegen, dat doet ook iets met andere projecten en andere ambities. Dus dat lijkt me wel echt een afweging die u dan met elkaar moet maken of u dat wilt. Maar ik zal daar zeker over meedenken. Dus dank voor die uitnodiging.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:46:59]:**

Volgens mij helder. D66.

Bram Janmaat (D66) **[02:47:02]:**

Kan de wethouder dan toezeggen, die publiek-private samenwerking, als ze daarmee bezig is, dat terug te koppelen aan de raad in de brief die in Q2 dan komt?

Susanne Schilderman (College) **[02:47:10]:**

Ja, behalve dat ik niet ga beloven dat ik in Q3 al superveel gerealiseerd heb. Maar ja, dat zal er dan even op terugkomen. Dan vroeg Partij voor de Dieren toch meer geld. Daar zei ik net al iets over. De programmabegroting komt eraan. Daar heeft het college niet extra geld in geregeld, maar dat laat ik voor de rest aan u. Volt vroeg ook naar de dekking van de nota. Dat leest u natuurlijk terug in de nota zelf. Welke ambities kijken we daar nu wel naar en welke komen dan eventueel later? Student als starter vroeg daarbij specifiek over budgetten rondom personeel. Binnen de begroting van bodem en ondergrond is een halve FTE gereserveerd voor regie, zodat de aansluiting met de gebiedsteams nodig is. Dus dat is eigenlijk de regiekant. Daarnaast werken er circa 30 FTE in die zin op de brede regie van de ondergronds. Dus dagelijks toezicht, strategische advisering, bodemsanering. Dus er zijn een heleboel dingen, dat zijn voor gedeelte reguliere werkzaamheden die er gewoon altijd zijn. Maar die krijgen wel een ander kader mee deze mensen. Dus dat zijn allemaal activiteiten die zij reeds uitvoerden. Maar zij krijgen wel een ander kader daarin mee. Waar ben ik dan toezicht op aan het houden? Dus dat is het stuk dat er wel in verandert. Dus de beleidsnota geeft daar richting aan die prioritering daarvan. Dan vroeg Volt naar indicatoren en vroeg Student & Starter daar ook naar. Wij hebben eigenlijk gezocht naar

een indicator die het beste aansluit bij hetgeen wat wij nu ook kunnen beloven hierin. Want een gedeelte hiervan zijn andere zaken die u ook gewoon elders meten. Ik bedoel grondwaterstand, heleboel dingen, die gaan we niet meten in het kader van deze nota. Want dan zijn we werk ook dubbelop aan het doen. Maar deze nota zegt iets over regie. En daar gaat de indicator dan ook over hoe vaak, kunt u dat teruglezen, dat daar actief naar gekeken is en een afweging van is plaatsgevonden. En dat ziet u terug in die indicator. Als u mij vraagt om veel meer indicatoren toe te voegen, dat zijn indicatoren waarvan ik niet kan zeggen dat die dan persen in relatie hebben tot de inzet bij deze beleidsnota. Dus dat is hoe wij daar op deze manier invulling aan hebben gegeven. Dan vroeg even kijken, student en starter, naar het onderzoeken van leges en heffingen. Ik ben bereid om het onderdeel van leges verder uit te zoeken over belastingen. Dat ligt vast in de gemeentewet en ik acht de kans dat ze landelijk de gemeentewet binnenkort gaan aanpassen, zodat ik een nieuwe gemeentelijke belasting krijg. Niet zo groot is, strijden we altijd iedere dag voor. Maar ik vermoed dat de poging op een aantal andere gebieden misschien wat groter is dan eentje op de ondergrond. Leges zullen we me uitzoeken, kom ik in die Q2-brief voor zover ik daar dan iets over weet op terug. Dus dat zou ook een tussenupdate kunnen zijn. Dan misschien nog bij de vragen die overbleven. Dan ben ik wel echt redelijk bij het einde, zeg ik ook richting de voorzitter. Kan ik nou ook meer hergebruiken vanuit de ondergrond? Vroeg GroenLinks naar. Ik vind het een heel interessant idee en ik heb nog niet helemaal een totaalbeeld van waar we dan aan denken. Want er komen best een aantal verschillende kanttekeningen bij mij naar boven. Want roeren in de ondergrond is soms ook, zeker bijvoorbeeld in de binnenstad, is ook roeren in vervuiling. En dat doen we graag minder omdat het bijvoorbeeld het grondwater op die manier beschermt. En aan de andere kant snap ik ook wel het idee van als je iets tegenkomt kunnen we er dan zoveel mogelijk mee doen. Dus ik vind het een interessante gedachte maar ik heb niet het eindantwoord er nu op. Ook over hoe reëel dit is dat ik er iets mee kan. En het zal ongetwijfeld denk ik van GroenLinks niet de bedoeling zijn om vervuiling te verspreiden. Dus ik weet niet hoeveel ik hiervan kan uitvoeren. Wij gaan er gewoon nog eens... Ja, nee, natuurlijk is dat niet het idee van GroenLinks. Dus wij gaan er nog even wat dieper over nadenken. En daar kom ik in het tweede kwartaal dan ook heel even op terug om daar iets van een update over te geven. Of wij daar nou bepaalde kansen voor zien. Ik durf wel te zeggen dat we soms in ieder geval wel eens ooit wat zijn tegenkomen. We hebben al eens mooie klinkers gevonden onder een stuk asfalt. En die hebben we toen ook hergebruikt bij het grondstoffendepot voor de liefhebbers. Ja grappig he, lag er gewoon onder.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:51:26]:**

Het verzoek is om de toezegging nog even concreet te formuleren.

Susanne Schilderman (College) **[02:51:30]:**

Ja mag ik hem aan het eind doen want ik heb er nog drie en dan pak ik hem even in zijn geel. Student & Starter had het over bewoners verder betrekken in projecten. Dat hebben wij nou niet opgenomen in deze nota. En het is een. Mooie ambitie, maar staat niet op dezelfde niveau als de prioriteitenlijst van regievoeren op de ondergrond. Dat betekent overigens niet dat niet vanuit alle projecten die er uitgevoerd worden altijd gewoon omgevingsmanagement is. Dus deze nota verandert daar niet zoveel aan. PvdA vroeg, zijn we nou niet te laat gegeven met alle mooie werkzaamheden die we nu doen in Kanaleneiland? We sturen daar ook op optimale benutting van de ondergrond binnen de mogelijkheden Die we nu al hebben. Dus ook zonder de nota. Ik denk dat het niet de allergrootste plek is waar we... op de allerspannendste onderdelen zit. Dus wanneer wordt het spannend als twee gebouwen aan weerszijden van de straat dicht tegenover elkaar staan? Want dan wordt de ruimte natuurlijk steeds beperkter. Nou is Kanaleneiland relatief breed opgezet. Dus heb je daar vaak iets meer ruimte in de ondergrond. En hetzelfde geldt eigenlijk voor Overvecht. Dus de plekken waar we nu bezig zijn met onze grootste rioolvervanging. Dus ja, we zoeken naar hoe we zoveel mogelijk... Ook regie kunnen voeren op de ondergrond daar. Als daar de notie in zit, hebben we nou de kans echt helemaal gemist omdat we daar zoveel aan het doen zijn. Ik denk toch echt wel dat de belangrijkste effecten misschien op een aantal plekken zullen zijn waar de straat gewoon minder breed is dan in deze wijken. Dus in die zin maken we er net iets minder zorgen om. PvdA vroeg als laatste ook nog naar lobby richting het Rijk over de wetgeving. Wij haken aan op lobby waar nodig was bijvoorbeeld een brief aan het ministerie over water en bodemsturend. En wij gebruiken eigenlijk daarin bestaande lobby's die er zijn. Om deze onderwerpen onder de aandacht te brengen. Want een hele nieuwe lobby specifiek op ondergrond naar voren brengt. Ik vraag capaciteit die ik ook vanuit de lobbyhoek niet kan geven. Maar bijvoorbeeld water aan bodem sturen. Dat heeft ook echt een vastere relatie met het ministerie. En die gebruiken we dan ook als het gaat over regie op de ondergronds. Dan ga ik de toezegging nog even herhalen. Ik heb in. Toegezegd om in Q2 een brief te sturen die verder gaat over de uitvoering van deze beleidsnota. Ik heb aangegeven dat ik wat zeg over planningen en verwachtingen die gaan over de uitvoering. En ik heb gezegd dat ik daarin terugkom op een aantal zaken. En wat ik daar in ieder geval over toe heb gezet, dat ging... Ook, even kijken, dat ging over het... Even kijken... Dat ging over hoe we partijen erin betrekken en hoe we dus ook met hen daarover spreken. Dus die publiek-private samenwerking, maar ook kunnen wij vaker met elkaar om tafel zitten, kom ik daarin in die brief terug. En het andere stuk wat ik net heb toegezegd om in die brief terug te komen, is de leges om de mogelijkheden daarvoor en de mogelijkheid van hergebruik van zaken die we tegenkomen in de ondergrond. Dus dat komt dan terug in diezelfde brief.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:54:52]:**

Dat was dan de eerste termijn. Dan kijk ik even of er mensen zijn met gemiste vragen. Ik hoop het niet. Zijn er mensen die een behoefte hebben aan een tweede termijn? Heel erg noodzakelijk is, ja. Tweede termijnen voor de Partij voor de Dieren.

Jan Baijens (Partij voor de Dieren) **[02:55:13]:**

Ja, we hebben de antwoorden van de wethouder gehoord. Wij willen ook niet alle projecten gaan blokkeren. Maar we willen wel dat de belangen van dieren meegewogen worden. Dus we gaan kijken hoe we het kunnen herschrijven en komen dan met amendementen.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:55:28]:**

Volgens mij heeft de wethouder toegezegd om daarover mee te denken.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[02:55:35]:**

Dus die weg kunt u zoeken en daar kan de griffier ook bij helpen, maar dat heeft u vast al gedaan. Dan kijk ik even rond, dat was dan de tweede termijn. Er zat geen vraag in, dus er is geen termijn voor het college nodig. Dan kijken we even of jullie, er gaat sowieso een amendement komen. Kijk allereerst even naar de Partij voor de Dieren hoe lang jullie denken nodig te hebben om dat amendement aan te passen. Kan die naar de volgende raadsvergadering of gaat dat niet lukken? Ja, dat is volgende week hè, dat geef ik even mee. Oké. Ja, dat gaat lukken. Zijn er anderen die emoties of amendementen willen indienen tijdens de behandeling? GroenLinks overweegt er eentje. En wie nog meer? Voor de rest niet. Dan stel ik voor dat we hem voor een kwartier doorzetten. En het is een raadsvoorstel, dus als dat past komt hij dan sowieso op de volgende agenda. Lukt dat niet, heb ik de indruk dat er geen grote... Dit is een visiestuk, dus dat gaat niet... Een beleidsnota, maar onderdeel van de omgevingsvisie gaat niet iets missen als die niet aangenomen wordt, toch? Nee. Nou... Excuse. Als die niet behandeld wordt deze maand. Ja, oké. Dan geven we het met die door, maar dan hebben we dat ook afgerond. Dan stel ik voor dat we vijf minuten pauzeren en dan beginnen we met het onderwerp vervoersongelijkheid. Daarvoor staat drie kwartier en we hebben tot half één... Dus de doelstelling is dat we dat ook echt afronden voor de lunch. En ik heb al van een aantal fracties gehoord die er nu niet zijn, dat ze zo meteen ook een inbreng hebben. Dus probeert u vast na te denken of u uw inbreng nog kan inkorten.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:02:11]:**

Ik heropen de vergadering. Onze commissiegriffier komt er denk ik zo ook aan. En wij zijn bij het agendapunt van wethouder Maatoug. Dat is de raadslief voortgang uitvoeringsprogramma vervoersongelijkheid 2025. Zoals al gezegd heeft hij 45 minuten voor vastgesteld. En op 10 juni heeft de Raad de brief ontvangen over vervoersongelijkheid. En uit de voorkantbrief blijkt dat de bekendheid van verschillende vervoerregelingen relatief laag is. Terwijl de hoge kosten van openbaar vervoeren meermaals terugkomt als reden van bewoners om minder te reizen. De agenderende fracties gaan graag met elkaar en met de wethouders in gesprek over het bereiken en de bekendheid van de maatregelen van de vervoersongelijkheidsaanpak kunnen worden vergroot. Die ga ik onthouden voor de scrabble. We hebben 45 minuten zoals gezegd. En de eerste agenderende fractie is de PvdA. De heer Stam. Oh ja, wacht even. Eén mededeling vooraf. Iets over voetgangersnota en wanneer die komt.

Senna Maatoug (College) **[03:03:25]:**

Ja, voorzitter, een antwoord nog op een vraag van vanochtend. De aanpak over de voetgangen, daar hebben we iets langer tijd voor nodig. En die hopen we in Q4 richting uw raad te sturen.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:03:38]:**

Q4, van dit jaar denk ik dan. Ja, dan is het nu de heer Stam.

Titus Stam (PvdA) **[03:03:41]:**

Kunnen we daar nog op doorvragen? Want Q4 begin, Q4 eind. Want dat maakt wel uit voor de behandeling.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:03:50]:**

Het is voor oud en nieuw, maar ook na Sinterklaas. Nee, u kunt het niet zeggen. Q4 is al begonnen bedenk ik me nu. Bijna. Volgende week. Maar ik begrijp volgens mij dat het niet volgende week is. Kijk, dat hebben we dan vastgesteld. De heer Stam, over vervoersongelijkheid.

Titus Stam (PvdA) **[03:04:12]:**

Ja voorzitter, als je mee wilt doen moet je er ook wel echt kunnen komen. Het ziekenhuis, familie en vrienden, school of onderwijs, werk, sport, de buurtsuper, je bent er niet zomaar. Ondanks onze ambities zien we dat in onze 10 minuten stad veel mensen niet zo maar komen waar ze moeten of willen zijn. Door vaak een stapeling van werkloosheid, slechte gezondheid, laag opleidingsniveau, laag gelettertheid en armoede wordt het bereik, het levensbereik van deze mensen beperkt. Dat schuilt achter de jargonterm vervoersongelijkheid. Daarom is het in een stad als Utrecht van levensbelang om als onderdeel van de mobiliteitstransitie de vervoersongelijkheid aan te pakken. In mijn inbreng ga ik eerst in op mensen die leven in armoeden en daarna mensen die fysiek gewoon minder mobiel zijn. Zij het door leeftijd, zij het door hun beperking. Mensen met een kleine beurs zijn vaak minder mobiel. Vaak moet veel lopend worden gedaan. Openbaar vervoer en fiets zijn anders het enige alternatief. Maar openbaar vermoed is vaak erg duur en komt niet overal waar je bent. En een fiets is gewoon heel duur. En veel mensen kunnen ook niet fietsen. Ik begin eerst bij het openbaar voer. Sinds 2023 experimenteert de provincie met gratis OV in de Daluren. Eerst voor 65+. En nu voor een stuk grotere groep. Het is een groot succes en veel mensen weten de regel te vinden. Alleen hebben we in Utrecht geen gratis OV voor iedereen. Dan hebben we kortingsregelingen. Die zijn vaker meer onbekend en ongebruikt. Ons kleinere boertje Amersfoort krijgt zover dat de bewoners tot 150% van het wettelijk sociaal minimum gratis

openbaar vervoer in de Daluren krijgen. Deels gesubsidieerd van de provincie. De provincie wil ons als gemeente Utrecht ook heel graag bijhebben. We zitten nog midden in de aanmeldingsperiode van de gemeente Amersfoort om zich aan te melden, maar ze hebben al meer dan hun bereik van 3000 mensen gehaald. Dus mijn vraag is eigenlijk, in de brief van de verkeersongelijkheid zegt de wethouder, we onderzoeken ook de aanpak van de provincie in Amersfoort. En we kijken eruit, maar vervolgens is er geen termijn aan gekoppeld wanneer we erop terugkomen en hoe we er op terugkopen. Ik vind hem eigenlijk zo concreet, kunnen we dan ook niet een stap verder zeggen. Na het onderzoek kunnen we onszelf commenteren dat wij in 2027... ook meedoen met zo'n zelfde proef. Bijvoorbeeld als onderdeel en betaald vanuit het NPR. En anders dat we het op tafel krijgen bij de coalitieonderhandelingen, want dit is wel een wezenlijk manier om vervoersongelijkheid aan te pakken. Vervolgens de fiets. Het is vrij bijzonder dat in ons programma, in ons begrotingsprogramma, we sturen dat iedereen in Utrecht moet kunnen zwemmen op een tiende tot een twaalfde. Maar dat we er eigenlijk geen idee van hebben of iedereen in Utrecht wel degelijk kan fietsen. En dat is echt een zeer groot probleem en dat heeft ...voor de rest van hun leven effect op de bereikbaarheid. Ons openbaar vervoer in Nederland is niet zo heel erg goed, niet echt heel fijnmazig... ...omdat we in Nederland ervan uitgaan dat je kan fietsen. Maar als je niet kan fietsen, dan ben je dus een stuk minder mobiel. Dus wil ik eigenlijk twee dingen aan de wethouder vragen. Kan de wethouder in beeld brengen hoeveel percentage van de kinderen tussen 10 tot en met 12 kunnen fietsen. En de tweede, dat we ook echt actief kunnen sturen dat iedereen een fiets heeft. Want in de UPAS kan je wel een fiats van kopen als kind. Maar ja, als je een beetje kinderfiets wil kopen, dan ben je je hele UPAS-budget kwijt. En dan moet je natuurlijk ook naar onderwijs gaan en naar vervoer en naar sport. En je bedenkt het maar, dan heb je eigenlijk geen geld om dat te doen. Dus kan de wethouder dan ook gewoon eigenlijk het standpunt hebben i edereen die tien is, heeft gewoon een fiets om naar school te gaan, naar de middelbare school.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:07:52]:**

Interrupties van eerst GroenLinks en daarna LINK.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[03:07:57]:**

Ja, belangrijk dat iedereen een fiets heeft. Het is natuurlijk ook wel zo, we hebben de fietsdeals. Dat helpt wel heel erg om het betaalbaar te krijgen. Maar ik snap uw vraag.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:08:08]:**

Nou, dat is volgens mij geen vraag. Dan kunt u verder met uw inbreng. En het is geen vraag, meneer Stam. We gaan verder. Het is een constatering dat het een goede deal is. Dus dan gaan we naar LINK.

Pepijn Zwanenberg (LINK) **[03:08:21]:**

Ja, dank u wel voorzitter. Want inderdaad, Utrecht heeft de fietsdeal. Per jaar worden ongeveer duizend fietsen weggezet. Is de Partij van de Arbeid het dan ook met Link eens dat we moeten inzetten opdat er veel meer fietsjes nog bij mensen terechtkomen? Want dan krijg je een fiets voor 30 euro.

Titus Stam (PvdA) **[03:08:31]:**

Ja, voorzitter. Dat is de Partij van de Arbeid met LINK eens. Tegelijkertijd is het fietsdeal voor volwassenen met een U-pas en voor 30 Euro. En je wilt natuurlijk die kinderen hebben. En de kinderen moeten dan met de U- pas een kinderfiets betalen. En een kinderfiets is vaak duurder dan 30 Euro en je kan hem maar tijdelijk gebruiken. Ja, we moeten het voor volwassenen goed regelen. En 30 euro, oké, goed bedrag. Maar dan moeten we het ook voor kinderen goed regelen. En dan ook voor een betaalbaar bedrag of gratis. Het liefst gratis, ja.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:09:02]:**

U vervolgt uw betoog?

Titus Stam (PvdA) **[03:09:04]:**

Goed, en we hebben nu ook al een programma zoals Heel Overvecht Fiets. Volgens mij zijn dat soort programma's een heel goede kapstok om dit soort aanpakken te doen. En dat we gewoon als Utrecht zeggen, iedereen die 10 jaar heeft, heeft gewoon een fiets en kan fietsen. Want dit verbetert de kans gelijkheid en de bereikbaarheid heel goed. Vervolgens, mensen die fysiek minder mobiel zijn. Die zijn vaak aangewezen op het openbaar vervoer. En dan zie je ook plotseling dat de sociale rol van het openbare vervoeren heel groot is. We hebben natuurlijk heel veel aanpakken dat bushaltes goed bereikbar moeten zijn. Maar moeten we dan ook gewoon kijken dat de bushaltes bereikbaars zijn. En dat ze ook waar ze naartoe brengen goed bereikt zijn. Een van de onderzoeken... die de gemeente heeft gedaan, wezen uit dat ziekenhuizen bijzonder vaak niet goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. En dat is heel erg lastig, zeker als je een fysieke minder mobiel bent, omdat je dan vaker naar het ziekenhuis moet. Dus kan de wethouder in het college meenemen dat in lobby naar provincie over lijnen, we expliciet zorgen dat ziekenhuizen en andere gezondheidsinstellingen goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer... en met zo min mogelijk overstappen. Over de fiets voor mensen die fysiek minder mobiel zijn. Het is best wel lastig om binnen de WMO je fiets te laten ombouwen... van een tweewieler naar een driewieler. Met een driewieler kan je met een fysieke beperking natuurlijk nog wel veel verder komen. Dus kan de wethouder samen met landschappelijke partners kijken... Hoe we het makkelijker kunnen maken om fietsen te

laten ombouwen. Naar driewielers of elektrische fiets. En dan als laatste punt. Zowel eigenlijk mensen over ziekenhuizen. Daar had ik net ook al een punt over. Parkeren is ongelooflijk duur bij ziekenhuis. Voor veel mensen wordt het gezien als een drempel. Om naar een ziekenhuis te gaan. Dat je dan ongelofelijk veel moet betalen. En we zien ook dat de tarieven tussen de verschillende ziekenhuizen in Utrecht ongelooflijk verschillend zijn. Mijn collega Talhaoui heeft al meerdere malen hier vragen op gesteld. Ik weet dat wij als gemeente er niet direct over gaan, maar ik kan de wethouder in ieder geval in gesprek gaan dat de ziekenhuizen hun tarieven en hun kortingsregelingen op elkaar afstemmen en het makkelijk maken voor bewoners en voor gebruikers van die ziekenhuizen om die kortingsregelingen te gebruiken. Want juist in zo'n kwetsbare periode wil je niet dat de rekening zo hoog loopt. Dat was mijn hele inbreng. Dank daarvoor.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:11:28]:**

We wilden net aan u even meegeven dat u wel spreektijd voor de hele dag al heeft gekregen. En niet alleen voor de ochtend. Er is een interruptie van BIJ1.

Noura Oul Fakir (BIJ1) **[03:11:39]:**

Ik wacht even tot de bijdrage voorbij was, maar aan het begin hoorde ik meneer Stam wat vragen aan de wethouder over het voorstel van het korting abonnement voor U-pashouders en daarvan te leren. Is dat doeltreffend voor de problemen die we hier in Utrecht hebben of moeten we verder gaan? Dus niet alleen maar een kortings abonnement waarmee mensen tijdens daluren kunnen reizen, want we zien dat mensen naar werk moeten, juist ook in de spits of andere afspraken hebben. Moeten we niet verder gaan en dan zeggen gratis OV voor U-pas houders zoals BIJ1 ook meerdere malen heeft ingebracht?

Titus Stam (PvdA) **[03:12:09]:**

Voorzitter, wij pleiten ook voor gratis OV, in ieder geval beginnend in de daluren. Daarom wil ik dat wij dezelfde methodiek als we in Amersfoort hebben overnemen. Het liefst zou ik inderdaad willen dat we het en buiten de daluren doen en ook bij alle dienstverleners, niet alleen bij de Utrechtse dienstenverlener. Dus ik ben het helemaal met mevrouw Oul Fakir eens.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:12:34]:**

Tweede maal ook kortere interrupties graag.

Noura Oul Fakir (BIJ1) **[03:12:37]:**

Oké, dus als ik het goed begrijp, dan is de PvdA het met ons eens en dan verwacht ik dus ook steun voor het volgende voorstel. Want we kunnen klein beginnen, maar wanneer we dus zien dat de problemen zo groot zijn, weten we dus dat een kortingsabonnement voor deze mensen met een laag inkomen niet genoeg is.

Titus Stam (PvdA) **[03:12:53]:**

Kijk, voorzitter, ik hoop natuurlijk dat de wethouder ja namens zegt op mijn vragen. En als dat niet gebeurt, dan kijken we inderdaad naar wat voor instrumenten we daarvoor kunnen inzetten. Maar dat i k kijk lonkend naar het antwoord van het vak C.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:13:12]:**

Nog andere interrupties voor de PvdA? Die zijn er niet. Dan gaan we over naar de volgende agenderende partij. En dan vreekt het dat ik mijn plaatje niet heb omgedraaid. Volt heb ik staan.

Sander Denneman (Volt) **[03:13:24]:**

Ja, dank u wel, voorzitter. Samenvattend kan gesteld worden dat het... Het programma sterk is het identificeren van problemen en het initiëren van pilots en onderzoeken, maar de zwakte zit hem in de vertaling naar concrete gegarandeerde acties voor alle geïdentificeerde doelgroepen en de grote afhankelijkheid van externe factoren die de uitvoering onzeker maken. Zo blijkt bijvoorbeeld uit de nulmeting onder migrantenouderen dat zelfs de meest succesvolle regelingen tekortkomingen hebben die in het programma nog niet direct worden geadresseerd. Bijvoorbeeld de U-pas wordt veel gebruikt, maar respondenten vinden het budget te laag. En hebben probleem met de beperking van 75 euro die aan OV besteed kan worden. Het programma stelt voor om het OV-budget te verkennen. Maar concrete actie om het totale budget verhogen ontbreekt. Kan de wethouder hier acties aan koppelen naar aanleiding van wat de respondent vragen. Daarnaast hebben wij in 2024 een motie ingediend. Maar in het college werd opgeroepen om zorg voor te dragen dat daadwerkelijk 64 tot 68 procent van de parkeervergunningskosten zouden worden gecompenseerd voor mensen met lage inkomens en dit mee te nemen in de voorjaarsnota van dit jaar. Die motie is verworpen, maar we zijn benieuwd hoe de wethouder hier nu naar kijkt. En tot slot, voorzitter, de betrokkenheid van de doelgroep. Deze wordt betrokken via enquêtes, klantreizen, samenwerkingen met stichtingen, mantelzorgers en scholen, maar weinig in gesprek met de mensen zelf. Zo is het beeld dat in ieder geval oprijst als wij de stukken zo lezen. Wij missen de echte betrokkenheid van de doelgroep zelf. Kan er worden toegezegd dat er met minimaal een bepaald percentage van die doelgroep ook direct wordt gesproken en dat er bijvoorbeeld ervaringsdeskundige ambtenaren aan dit project werken? Dank u wel.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:15:09]:**

Interruptie ? Wel? Nee? Oké. Dan gaan we over naar de volgende agenderende fractie en dat is Stadsbelang Utrecht. Maar die zijn volgens mij niet aanwezig. Dat klopt. Oké, dan zijn we bij ChristenUnie . Nog eenmaal in deze rol in deze commissie.

Rik van der Graaf (ChristenUnie) **[03:15:27]:**

Zeker, dank u wel voorzitter. Een belangrijk en m ooi onderwerp om ook in deze commissie nog weer te behandelen en bij stil te staan. Voorzitter, als ChristenUnie vinden we het belangrijk dat alle Utrechters zich kunnen verplaatsen. Mobiliteit is immers geen luxe, maar een basisvoorwaarde om mee te kunnen doen in deze samenleving. Om naar werk te gaan, familie te bezoeken, naar school te kunnen of een doktersafspraak te halen. Daarom zijn we blij dat we in dit uitvoeringsprogramma vervoersongelijkheid stevig is neergezet en dat we nu ook De eerste resultaten zien. Gewoon concreet. Daar ook gewoon resultaten van kunnen terugzien. Dat is mooi. En tegelijkertijd kunnen we prioriteiten zetten voor de komende periode. We zien mooie resultaten. Ik zei het al, de fietsdeals die veel Utrechters met een U-pas toegang geven tot een betaalbare fiets en onderhoud het eerste jaar. En die inmiddels ook in Kanaleneiland beschikbaar is. De uitbreiding van fietslessen, ook op scholen en op opvanglocaties. En de verhoging van het mobiliteitsbudget op de U-pas. Waarmee inwoners beter in staat zijn om de vervoerskosten op te vangen. Tegelijkertijd zijn er nog kansen om dit beleid te versterken en daar geven wij graag vier punten op mee. Allereerst het vergroten van de bereikbaarheid van de fietsdeals. Fijn dat er een tweede uitgiftepunt in Canada is gekomen, maar we vragen het college om te onderzoeken hoe we de fiatsdeals verder kunnen uitbreiden naar meer wijken. En hierbij ook nadrukkelijk te kijken hoe het wellicht te combineren is met bestaande locaties en bestaand netwerk wat we in de stad gewoon hebben, zoals stallingen, kringloopwinkels of fietsenmakers. Op die manier maak je gebruik van het bestaande netwerken om zo meer Utrechters te kunnen bereiken. Graag een reactie van de wethouder daarop. Dan het breder inzetten van het UPAS voor deelmobiliteit. Voorheen kregen UPAS-houders ook korting op deelfietsen bij TIR en wat nu DOT is. Vraag ons of dat nog steeds mogelijk is. En vraag ook of er mogelijkheden zijn om het mobiliteitsbudget van de U-pas te gebruiken voor deelauto's en andere vormen van deelmobiliteit die we in deze stad hebben. Straks komen de bakfietsen weer terug. Gaat daar hetzelfde voor gelden? Of in elk geval een korting te regelen voor mensen met de U-pas. Dat past volledig bij onze beleidsdoelen en zeker voor huishoudens die geen eigen auto of goede fiets hebben kan dit verschil maken in de bereikbaarheid. Dan een kort punt over de betaalbaarheid van fiets parkeren. Het eerste appeal gratis stallen is een goede basis, maar voor sommige Utrechters zijn die kosten daarna wel een drempel om je fiets te kunnen parkeren in de binnenstad. Maar ook is het mogelijk om via de U-pas korting of een abonnement voor vaste fietsparkeerders aan te bieden. Dat zou de vervoersongelijkheid wat ons betreft ook verder verkleinen. Dan de samenhang tussen fietsdeals, deelfietsen en stallingen. Wij zien kansen voor integratie daarvan. We hebben nu twee uitgiftepunten in Overvecht en in Kanaleneiland. Maar het zou mooi zijn als in meerdere wijken gewoon duidelijk één wijkvoorziening komt waar je niet alleen goedkoop

een fiets kunt krijgen en laat onderhouden, maar ook informatie vindt over deelmobiliteit en stallingsmogelijkheden. Het sluit volgens mij ook aan bij de oproep in het programma om fysieke plekken toegankelijker te maken voor mensen die minder digitaal vaardig zijn of in armoede leven. kan de wethouder aangeven of zij bereid is te onderzoeken of het mogelijk is bestaande uitgiftepunten of stallingen op deze manier door te ontwikkelen tot mobiliteitsbanken of fietshub plus, waar mensen met hun vragen terecht kunnen. Tot slot, wij waarderen dat dit programma niet over de infrakant gaat van mobiliteit, maar juist over de sociale kant van mobiliteiten. Mobiliteit is een basisbehoefte om volwaardig mee te kunnen doen en dit programmaal laat zien dat Utrecht deze basisbehoefte uiterst serieus neemt. Dank daarvoor.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:18:39]:**

Dank voor je bijdrage. Ik zie geen interrupties. Dat brengt ons bij de volgende agendeerde fractie. En dat is de heer Dekkers van GroenLinks.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[03:18:48]:**

Bedankt, voorzitter. Kansenongelijkheid en vervoersongelijkheden in Utrecht concentreren zich in een aantal buurten. Goed dat het programma vanuit principe ongelijk investeren kiest voor een aantal buurden. Maar, college, waarom is in het rijtje buurte de halve maand niet meegenomen? Als het gaat om kansongelijkheids- en vervoorersongelijkheid, kent de halve maand dezelfde problematiek als de andere buurten. Bedankt voor het onderzoek van meetellen. Vervoersongelijkheid is een samengestelde problematiek waar inkomen, vaardigheden, fysieke kwetsbaarheid, leeftijd de rol spelen, maar ook culturele achtergrond. Kansengelijkheid heeft met al die factoren te maken en sommige groepen doen het op meerdere van die facturen niet groot. En daar kan het ook nog over gaan van ouders naar kinderen. Tegenwoordig noemen we dat intertekstualiteit. Het valt links op dat uit eerder onderzoek en het onderzoeken van meetellen blijkt dat migratie een factor is bij vervoersongelijk, maar dat het programma kleurloos lijkt. Het is belangrijk om op te passen voor verkeerde generalisaties of stigma's... ...maar bijvoorbeeld eerste generatie migrantenouderen en mensen die net in Nederland gekomen zijn... ...hebben vaak met een opstapeling van vervoeruitdagingen te maken. College, waarom kiezen we er niet voor om in de analyse en de maatregelen duidelijk te ontkennen dat vervoersongelijkheid ook gekleurd is? Dat is immers nodig om deze groepen effectief te bereiken. Er zijn al verschillende vragen gesteld, onder meer over een betere communicatie en kortingsregeling. Ik denk dat daar ook die kleur een rol bij speelt. De analyse en onderzoeken laten nog eens zien dat mensen met weinig inkomen vooral kiezen voor lopen en OV. Voor lopen zijn de routes voor verzieningen belangrijk, maar ook de iets langere looproutes tussen buurtjes. En wat dat betreft vind ik het echt jammer dat de uitvoetgangersnota zo lang op zich laat wachten. En als het gaat om de OV wordt de afstand tot haltes genoemd, maar dan is het volgens mij ook belangrijk dat we naast dikke lijnen ook een fijnmazig OV hebben. En voor Dus kwetsbare groepen zijn het doelgroepenvervoer en

bijvoorbeeld de buurtmobiel. Belangrijk goed dat er gekeken wordt om dit in meer buurten te faciliteren. Dat was het.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:21:11]:**

Dank. Dat is al de zoveelste keer dat er iets omvalt vandaag ergens, maar we weten nog steeds niet wat het is. Dan had BIJ 1 aangegeven ook graag een wat langere bijdrage te hebben zoals we gisteren hadden opgeroepen. Dus die krijgen dan nu eerst het woord.

Noura Oul Fakir (BIJ1) **[03:21:32]:**

Mobiliteit is geen bijzaak. Het is een randvoorwaarde voor kansengelijkheid. En juist in een stad als Utrecht die zegt kansengelijkheid hoog in het vaandel te hebben, is het zorgwekkend dat vervoersongelijkheid nog altijd een harde realiteit is. Het kan niet zo zijn dat je mobiliteit en daarmee je toegang tot werk, zorg, onderwijs en sociale contacten wordt bepaald door de wijk waarin je woont. Je inkomen of opleidingsniveau. Of je een fiets of auto hebt of je een lichamelijke beperking hebt. Laat staan op combinatie daarvan. Vervoersongelijkheid is sociale uitsluiting en daar moet Utrecht actief tegen optreden. Vooral Utrecht, Zuidwest en Noordwest springen eruit als gebieden... waar bewoners moeite hebben om essentiële voorzieningen te bereiken. En de voorstellen die nu op tafel liggen zijn simpelweg niet toereikend... om die problemen op te lossen. Neem het verschil in bereikbaarheid van zorg. Utrechters zonder auto hebben significant meer moeit... om het ziekenhuis of de huisarts te bereken dan mensen met auto. En in plaats van werk te maken van vervoersgelijkheid... legt dit college juist extra financiële barrières op. Betaald parkeren in de hele stad, terwijl het OV... ...nog steeds niet betaalbaar of toegankelijk genoeg is... ...is een keuze die de ongelijkheid vergroot, niet verkleint. En dat is dus niet uit te leggen. Zeker zolang er dus nog geen goed alternatief is. En bijeen pleitte al in 2022 voor het ontschotten van U-pas budgetten... ...om zo meer ruimte te creëren voor OV-gebruik door mensen met een laag inkomen. Toen werd het voorstel nog weggezet met de dooddoener... ...de U-pas is geen OVPAS. Een opmerking die pijnlijk duidelijk maakt hoe weinig oog het college toen had voor de dagelijkse realiteit van mensen in vervoersarmoede. Gelukkig lijken een aantal coalitiepartijen inmiddels tot inkeer te komen... in nieuwe verkiezingsbeloftes. En eindelijk bereid om de behoefte van U-pas-gebruikers serieus te nemen... in plaats van kosten wat het kost vast te houden aan hun eigen beleidskaders. Ook hebben we voorstellen gedaan voor gratis openbaar vervoer in meerdere vormen. Die kregen toen geen meerderheid. Toch herhalen we vandaag dit pleidooi. Want de realiteit laat zien dat mensen met een laag inkomen... of mensen met migratieachtergrond... Of de combinatie daarvan. Ervaren drempels om zich door de stad te verplaatsen. En die drempel worden groter. Enkel pijlers voor 65 plus en kinderen zijn niet genoeg. De groep die vervoersongelijkheid ervaart is breder.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:23:42]:**

Er komen even wat interrupties tussendoor. De heer Stam.

Titus Stam (PvdA) **[03:23:47]:**

Ik wil nog wel even iets van de geschiedschrijving recht zetten. Want het is juist dit college die het UBAS budget voor vervoer heeft vergroot naar 105 euro. Die 66 procent waar we het net eerder over hadden. En we hebben natuurlijk ook in het college opgenomen om juist vervoersongelijkheid aan te pakken. Dat zijn allebei dingen die dit college heeft gedaan. Dus ik begrijp en ik ben het eens met mevrouw Oul Fakir dat we vervoerongelijkheden moeten aanpakken en OV gratis moeten maken. Daarom heb ik dit debat geagendeerd. Maar dit college hebt toch al wat gedaan?

Noura Oul Fakir (BIJ1) **[03:24:17]:**

Ik zeg niet dat het college niks heeft gedaan, zoals ik al aangaf. Er zijn voorstellen, maar die zijn niet doeltreffend voor de problemen die er zijn. Dus we hadden het over het ontschotten van U-pas budgetten, want het is lichtelijk verhoogd. Tegelijkertijd wordt dan nu, na een aantal jaar, bekeken van misschien moeten we dat nog meer verruimen. En dat zijn dus de punten die ik aangeef. Ja, er zijn dingen die goed zijn gegaan en tegelijkertijd benoem ik hier ook de dingen die ons opvallen en dingen die dus niet goed gaan.

Titus Stam (PvdA) **[03:24:43]:**

Maar hier gaan we een stuk verder. We gaan niet U-pas geld gebruiken dat mensen nodig hebben voor onderwijs bijvoorbeeld. Wij zeggen als gemeente het hele OV gratis maken. Dat we het buiten het U-pas budget omregelen. Dat is heel wat anders en gaat veel verder dan wat bij een u zegt dat we zeggen.

Noura Oul Fakir (BIJ1) **[03:25:04]:**

De heer Stam zegt, we gaan heel het OV, u bedoelt het OVR budget groter maken? Want u zegt het hele OV gratis maken.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:25:13]:**

We gaan geen onderlinge vraag stellen. Dat is vandaag al vaker gebeurd. Het is gewoon de interruptie en dat is hem en daar kunt u een antwoord op geven. De heer Stam, als u wilt u nog...

Titus Stam (PvdA) **[03:25:26]:**

Het initiatief vanuit Partij van de Arbeid GroenLinks uit de provincie is om OV graag te maken, lokaal OV. En dat willen wij in U ter gemeente ook gaan doen. En dat buiten het U-pas budget om dat de U-pas gebruikers er niet voor hoeven te betalen. Daar is de BIJ1 toch ook voor.

Noura Oul Fakir (BIJ1) **[03:25:45]:**

Ik zie dat niet in het voorstel. Het enige concrete voorstelt wat ik zie is dat er wordt gekeken kunnen we met kortingsabonnementen werken? Ik heb nergens gelezen, hier in Utrecht willen we werken naar gratis OV. Daarom heeft u bijeen ingebracht meerdere keren. En dat is ook waar we naartoe werken. En het is mooi dat de Partij van de Arbeid daarmee eens is.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:26:05]:**

Ja, en ik stel voor dat u uw betoog vervolgt. Want volgens mij z oals ik het hoor, hier zit u nog wel redelijk in dezelfde lijn. Maar gaat u toch in debat? Maar daarmee gaan we het niet redden voor half één. Dus mijn voorstel is, graag even betogen, afmaken mag ook korter. Want u had niet geagendeerd, u kreeg wel ruimte. Maar volgens mij heeft u nu al ongeveer vijf minuten daarvan besteed van uw spreektijd. Dus het tempo mag iets omhoog.

Noura Oul Fakir (BIJ1) **[03:26:31]:**

Ik denk niet vijf minuten, maar ik ga gauw door. Bij één pleit voor volledig gratis openbaar vervoer met als eerste stap gratis OV voor U-pashouders. Is de wethouder bereid om gratis OV op te nemen, nu al op te nemen als nieuwe actielijn in het uitvoeringsprogramma over vervoersongelijkheid? Daarnaast is toegankelijkheid van het openbaar vervoer een vereiste vanuit het VN-verdrag handicap. Utrecht is hierin nog niet op het gewenste niveau. Op welke manier monitort het college structureel of het openbaarvervoer in Utrecht daadwerkelijk toegankelijke is voor mensen met een beperking verder gaan dan alleen fysieke drempels? Komt de OV-toegankelijk in Utrecht nu volledig overeen? Met het VN-verdag is bijvoorbeeld alle reisinformatie beschikbaar in spraak, tekst en beeld, zowel op halt als in apps. En is hulp bij in- en uitstappen zonder vooraf aanvragen beschikbaar op grote knooppunten? Zo niet, wat gaat de wethouder doen om dit te verbeteren en op welke termijn? Voorzitter, mobiliteit is geen privilege. Het is een mensenrecht. Laten we ervoor zorgen dat iedereen in Utrecht zich vrij, zelfstandig en gelijkwaardig kan verplaatsen. Tot zover.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:27:37]:**

Voor een bijdrage, de heer Vasters. Is het nodig? Ik heb net een tijdwaarschuwing afgegeven. Het college gaat ook nog antwoorden op de inbreng van bijeen. Wat die gezegd hebben, is het toch nodig? Want u wilde ook een agendapunt vanmiddag doen. En daar heeft u ook nog voorstellen voor gedaan hoe we dat gaan afronden. Dus neemt u dat even in uw afweging mee.

Joost Vasters (D66) **[03:27:56]:**

Ik zou graag stellen, voorzitter. Als het mag. Ja, vragen aan BIJ1. Er wordt gepleit, net als de PvdA, voor gratis OV. Klinkt allemaal natuurlijk heel interessant, maar ik ben wel heel erg benieuwd hoe we dat dan gaan financieren. Dus waar denkt BIJ1 de financiering vandaan te halen?

Noura Oul Fakir (BIJ1) **[03:28:12]:**

Nou ja, we hebben daar al een aantal concrete voorstellen voor ingediend de afgelopen jaren. Dus die moties kan de heer Vasters erbij pakken. Maar ook zullen we bij de promobegroting een nieuw voorstel indienen met daarbij een financiële dekking. Dus dat volgt nog.

Joost Vasters (D66) **[03:28:26]:**

Kort samengevat, wat is dan die dekking inderdaad?

Noura Oul Fakir (BIJ1) **[03:28:31]:**

Voor de programma begroting?

Joost Vasters (D66) **[03:28:34]:**

Voor de financiering hiervan?

Noura Oul Fakir (BIJ1) **[03:28:36]:**

Ja, dat volgt dus nog. Dus dat kan de heer Vasters over anderhalve maand, twee maanden verwachten.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:28:42]:**

Oké, dat was volgens mij het einde van de bijdrage. Volgens mij had het CDA zich ook even bij mij gemaakt. Voor een toch iets langer dan hele korte bijdragen, maar het mag echt op tempo. Dus CDA.

Joop Mulderij (CDA) **[03:29:04]:**

Ja, sorry voorzitter. Als je dat slecht ziet. Nou, waarom ik het woord gevraagd heb, want ik snapte niet goed waarom we ons niet aangemeld hadden voor dit debat. Dat is de buurtmobiel. Die wordt de GroenLinks genoemd. Ik heb daar zelf in de beginfase twee jaar als chauffeur

gewerkt. Toen reden we nog geen golfkarretjes. Intussen zijn dat hybride auto's geworden. Ik las in de nota dat de gemeente stimuleert dat buurtmobiel wordt uitgebreid naar Kanaleneiland. Er zit nu een Overvecht Ondiep Zuilen en Noordoost. En ik denk eigenlijk dat het college zijn best zou moeten doen om in alle buurten die buurt mobiel te krijgen. Het is een fantastisch middel voor mensen om binnen hun wijk boodschappen te doen. Naar de fysiotherapeut te gaan, naar de dokter te gaan. En dat helpt heel erg goed tegen de eenzaamheid. Het is voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn... maar iedereen die zich meldt, die wordt meegenomen. Ik heb gisteren nog even naar Buurtmobiel gekeken, voorzitter... en gezien, en daar was ik heel blij om... dat de mensen BuurtMobiel ook kunnen bellen... als ze naar wat voor ziekenhuis ook in Utrecht moeten... ...dat helpt heel erg goed tegen de eenzaamheid. Het is voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn... ...maar iedereen die zich meldt, die wordt meegenomen. Ik heb gisteren nog even naar Buurtmobiel gekeken, voorzitter... ...en gezien, en daar was ik heel blij om... ...dat de mensen BuurtMobiel ook kunnen bellen... ...als ze naar wat voor ziekenhuis ook in Utrecht moeten... Of naar de iScan op Leidse Rijn voor je ogen. Of naar andere instellingen. Dan kan je een kaartje kopen voor 7,50. Je mag een begeleider meenemen. En dat is zoveel goedkoper dan een gewone taxi. En zoveel handiger soms dan de speciale, dan de regiotaxi. Dus mijn vraag aan de gemeente is tweeledig. Is de gemeenten bereid om... buurtmobiel financieel te ondersteunen zodat zij naar andere wijken kunnen en de andere vraag is om het mogelijk te maken dat de kosten die mensen maken voor de buurt mobiel 10 ritten kosten 2450 of die van het u pas budget voor ov betaald kunnen worden dat waren mijn vragen, dank u wel voorzitter.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:31:20]:**

En dan gaan we de LINK maken naar de Zwanenberg

Pepijn Zwanenberg (LINK) **[03:31:24]:**

Vervoersongelijkheid, ofwel mobiliteitsarmoede, is een maatschappelijk probleem dat het diepe kloof in onze stad blootlegt. En daarom is het wat Link betreft ook heel belangrijk dat deze uitvoeringsagenda nu voor ligt om dat aan te pakken. We zijn blij met het onderzoek van Meta en hun samenwerking met de Al Amal onder migrantenouderen. Het laat zien dat vervoersongelijkheid een symptoom is van een groot probleemprobleem, namelijk sociale ongelijkheid. Wij zijn ervan overtuigd dat mobiliteit een basisrecht is. Voorzitter, dat dal uur abonnement, dat is op zich een leuk... Goed natuurlijk om dat te doen, maar wij denken net als BIJ1 en Partij van de Arbeid dat gratis OV echt belangrijk is. Want alleen op die manier krijg je echte sociale inclusie. Is de wethouder dat met ons en de andere partijen eens? En is ze bereid om dat uit te gaan werken? En dan nog kort over de fiets. De fietsdeal geldt inderdaad alleen voor volwassenen. Voor kinderfietsen betaal je met een U-pas nog steeds 250 euro. En dat is wat ons geeft ook echt veel te veel. Dus is de wethouder bereid om hier ook actie op te ondernemen.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:32:23]:**

Oké, dank daarvoor. En ik wil wel wijzen dat we gisteren echt een uitvraag hebben gedaan wie er nog een bijdrage heeft. En dat we daarop ook wel naar sommige fracties terug gemanaged hebben. Dus dat we ook daar wel even vragen of u daar rekening mee wil houden... dat u als u niet gemeld heeft bij de commissie griffir gister... dat we eigenlijk verwachten dat u niet heel veel gaat zeggen. De heer Vasters.

Joost Vasters (D66) **[03:32:49]:**

Dank voorzitter. Ik hou het inderdaad kort. We kunnen het niet oneens zijn met de wens van een aantal fracties hier om het bereik en de bekendheid van de maatregelen verder te vergroten. Sluit ons aan bij die oproep daar. Verder sluit ons ook aan bij de maatregelen die in het document staan van ons allemaal goed. Wel één zorg die ik uit, ook naar aanleiding van de interruptie net richting bij één. Dat geldt voor echte extra maatregelen die heel veel geld gaan kosten. Zeker als het gaat over het gratis aanbieden van OV. Dat gaat ons echt te ver. Ik snap dat de wethouder niet hier een antwoord op kan geven, omdat dat gewoon ook niet gaat passen in de begroting van de provincie en de gemeente. Maar we zijn wel heel benieuwd naar de voorstellen van andere partijen over hoe we dat dan in hemelsnaam gaan financieren. Dat was mijn inbreng.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:33:33]:**

De heer Stam.

Titus Stam (PvdA) **[03:33:34]:**

Ik vroeg me af aan de heer Vasters of hij de oproep van de D66-fractie in de provincie ondersteunt, juist om die gratis OV voor minima te regelen, ook in de stad Utrecht.

Joost Vasters (D66) **[03:33:48]:**

Het is natuurlijk een pilot geweest voor echte ouderen. Voor alle minima heeft u het dan over, denk ik, het PvdA. Volgens mij goed om te testen. Maar nogmaals, ik heb echt de zorg van hoe betalen we dit. En gemeentelijke middelen zijn beperkt. Dus die zorg blijf ik houden. Maar ik ben benieuwd naar voorstellen daaromtrent.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:34:11]:**

Oké, ik kijk. Ik hoop dat dit de bijdragers waren. Ja, dan kijk ik naar de wethouder. Kunnen we direct beginnen? Vier minuutjes. Dan beginnen we om kwart over met de beantwoording en dan hopen we dat we het net voor de lunch af hebben.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:34:40]:**

We zijn geschorst.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:39:04]:**

We gaan verder met de beantwoording door de wethouder.

Senna Maatoug (College) **[03:39:28]:**

Dank voorzitter en dank aan de raad voor agendering van dit onderwerp. Ik wil me heel erg aansluiten bij de woorden van de ChristenUnie-fractie. Die ging over waarom hebben we nou zo'n programma. Want je merkt in het debat dat we het zowel over het mobiliteitsstelsel hebben, waar we als gemeente hele andere bevoegdheden hebben, erg afhankelijk zijn van de provincie, van de middelen vanuit het Rijk. En tegelijkertijd dit onderwerk zo belangrijk vinden dat we ook in het kwalitatieve dicht bij mensen dingen willen ophalen die we vervolgens op al die plekken terugbrengen. En dat betekent dat in veel van mijn antwoorden, en daarom zeg ik het even vooraf, ik het heel vaak met u eens ben, maar ook wij niet alle mogelijkheden hebben in de rol die we als gemeente hebben. En dat is ook het eerlijke antwoord in sommige gevallen. Ik ga nu vraag per vraag beantwoording doen. De Partij van de Arbeid vroeg naar de aanpak in Amersfoort, het kleinere broertje zusje. Voorzitter, wij volgen met interesse wat daar gebeurt en hebben in Utrecht ook dezelfde ambitie. Zoals in de raadsbrief aangegeven verkennen we samen met de provincie de mogelijkheden voor minima om een abonnement aan te schaffen via het mobiliteitsbudget van de U-pas. Waarmee U-pas houders in daluren in de provincie Utrecht vrij kunnen reizen met de tram en bus. Zodra bekend is welke regeling de provinciën 26 aanbiedt, kunnen wij de raad een concreter voorstel voorleggen. En ook wat budgettaire consequenties daarvan zijn als je daar andere keuzes opneemt. bovenop maakt. En we blijven hierover in contact met zowel de provincie als gemeente Amersfoort. Kleine gratis tip, voorzitter. Het college van Amersfoort had aan het begin van de rit extra budget vrijgemaakt voor die regeling, waardoor zij de optoppingen hebben kunnen doen boven op wat de provincie aanbood. Dan, voorzitter, was de vraag over in welke mate kinderen tussen 10 en 12 in staat zijn om te fietsen. Een hele belangrijke vraag. En het college vindt het een goed idee om dit nader in beeld te brengen. We hebben nu, is het eerlijke antwoord, geen goed zicht op deze groep. We willen ook graag weten of kinderen in Utrecht van die leeftijd over een fiets beschikken. Dus we pakken deze vraag op om verder te onderzoeken en reserveren hiervoor beperkt budget in ons onderzoeksbudget. En ik kan toezeggen dat ik in Q1-26... Aan u laten weten of wij denken dat het mogelijk is om deze data snel tot onze beschikking te hebben. En of dat mogelijk is en wat dat dan vraagt. Dan actief sturen op dat iedereen een fiets heeft. En ook over hoe zit het nou precies met de U-pas en het budget. Op dit moment betaal je de fietsdeal niet via de UPas. De 30 euro staat dus al los van het mobiliteitsbudget van de U-pas. Dus daar was even wat verwarring over in het debat. Dan een vraag die inderdaad eerder langs is gekomen over ziekenhuizen. De bereikbaarheid van ziekenhuizen op alle manieren is echt heel belangrijk. Daar hebben we ook

op heel veel verschillende plekken gesprek over. Voor het openbaar voer kunnen we dit onderwerp meenemen en zullen we dat dus ook doen. Dat is ook een toezegging. In de gesprekke met de provincie, ook in reactie op het vervoersplan, want in de drukke regio blijft het gewoon een aandachtspunt. En ten aanzien van parkeren, het ziekenhuis gaat over het eigen parkeerterrein. In gesprekken met het ziekenhuis vragen we hier aandacht voor. En met het UMC zijn we ook voortlopend in gesprek, voorzitter. Dan twee wielers kunnen laten ombouwen naar drie wielers voor mensen met een beperking. Dat was ook nog een vraag van de Partij van de Arbeid. Voorzitter, bij de voorjaarsnoten hebben we u voor budget gekregen. We zijn ermee bezig om een pilot op te zetten waarmee we dit gaan doen. En we houden u via de reguliere rapportages op de hoogte van de voortgang. Ik kan daar nu niet meer over zeggen. Dan de laatste vraag die we genoteerd hadden vanuit de Partij van de Arbeid. Of de regelingen om die bij elkaar in lijn te brengen. Voorzitter, dit is en blijft een aandachtspunt. En het is ook het gesprek dat u heeft met de wethouder over werk en inkomen. En dat is ook in dit geval zo. We zijn en we gaan aan de slag met het verbeteren van informatievoorziening. Dus dit pakken we graag hierbij op. En dit programma helpt daar ook bij. Want we zien dat verschillende groepen anders reageren op informatie. En that we daar de rijkdom ook van dit programmaal gebruiken. Om dat zo goed mogelijk te doen, voorzitter.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:43:24]:**

U gaat voor de koppositie op dit.

Titus Stam (PvdA) **[03:43:27]:**

Ja, want op de website van de Heel Overvecht Fietst staat expliciet. De fietsdeal is alleen maar voor volwassen U-pashouders. En voor kinderen van U-pashouder bestaat de mogelijkheid om vanuit U-pasbudgets een fiets te kopen. Want hoe zit het dan met die fietsen kopen voor kinderen? Want 250 euro voor een kinderfiets is best veel. Zeker als je een U-pas hebt. Dus hoe kunnen we zorgen dat iedereen, als ze tien jaar zijn, gewoon een fiets heeft om naar school te gaan?

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:43:54]:**

Meneer Stam, eigenlijk is het gewoon navragen hoe een regeling werkt een technische vraag. Voor de behandeling kunt u een poging doen om iets politieker te maken. Wat wilt u bereiken? Iedereen gratis fietspunten met U-pas

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:44:14]:**

De wethouder mag hem beantwoorden, maar voor iedereen even een waarschuwing dat dit zijn vragen die technisch uitgevraagd kunnen worden.

Senna Maatoug (College) **[03:44:20]:**

Ja, voorzitter. Wat we nu zien is dat er een koppeling is tussen wat de PvdA hier aangeeft en wat we zien is budget ook bijvoorbeeld met stichting Leergelden, dat daar het gat komt. De politieke discussie is, zou je daar nou meer geld aan willen besteden, zodat je dat gat zo klein mogelijk maakt en ook zo min mogelijk overlap in regelingen hebt en dan kom je weer in de discussie zoals ik net eerlijk heb proberen aan te geven dan heb je daar meer budget voor nodig dan wat wij nu al ruim beschikbaar stellen.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:44:54]:**

De heer Stam.

Titus Stam (PvdA) **[03:44:55]:**

Maar we hebben kinderfietsen met de fietsdeal gekocht. En dan is het heel raar dat je dan zegt, de volwassenen krijgen een subsidieerde fiets, daar hoeven ze maar 30 euro voor te betalen. Maar ja, de kinderen, dan moeten ze naar Stichting Leergeld met een bonnetje van 250 euro komen. Dus ziet de wethouder niet een kans om dat gelijk te trekken voor kinderen en volwassene?

Senna Maatoug (College) **[03:45:13]:**

Het voordeel dat het via Stichting Leergelden gaat, en dat werkt heel goed, dus die fietsen worden ook voor die budgetten aangegeven. Daar zit een hele lijnende matching, dat lijkt ook op wat andere gemeentes doen. En die 250 euro, dat klopt dus ook niet. Dus de route van Stichting Leergeld is omdat je daar voor je kinderen ook voor andere producten heen gaat. En dat geldt dus ook voor die fiets. En je krijgt gewoon een fiets vanuit Stichting Leergelden. Dus dat is hoe dat nu gaat. Ik kan me voorstellen dat als de Raad behoefte heeft aan precies hoe zijn die regelingen, dat we met liefde die vragen technisch beantwoorden, voorzitter. Want ik vind het moeilijk nu mondelijk voor je te weten komen er slordigheden tussendoor.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:45:47]:**

Lijkt me een goed voorstel.

Senna Maatoug (College) **[03:45:52]:**

Voorzitter, ik ga door. Ik ben nu bij de beantwoording van Volt. Kunnen we acties koppelen? Ik heb met mijn algemene intro ook gezegd wat de aard van het programma is. Dus dat de resultaten ook landen op andere plekken... en dat in heel veel gevallen dat bijvoorbeeld ook buiten onze bevoegdheden zit. Dus het land in gesprekken met de

provincie. Hoe kun je dat beter doen? Hoe zorgen we ervoor dat het aansluit? Dus dat is ook de aart van het programma. Dan de reacties en onderzoeken van meetellen en allemaal... Hebben we zeker meegenomen. Zoals in de raadsbrief aangegeven, moeten we voor de acties die hieruit volgen prioriteren en daaruit keuzes maken binnen het vastgestelde budget, binnen de eigen gemeente, het gemeentelijk mandaat. Het tegoed op de U-pas voor volwassenen is voor het laatst verhoogd per 1 november 2024 met 30 euro van 120 naar 150 euro per jaar. En voor kinderen is het tegoed per 1 juli 2025 verhoogd. Het mobiliteitsbudget is overigens lager, 105 per jaar, en dat was tot 1 november 75 per jaar Dus dat is een van de doorvertalingen. Dan was er een vraag naar een niet aangenomen motie. Voorzitter, met parkeren ligt de focus nu op de basis op orde brengen. Daar hebben we uitvoerige andere debatten met elkaar over. Ik wil daarom nu geen toezegging doen over extra regelingen voor doelgroepen, hoe sympathiek ook. Voor minima is er wel de mogelijkheid om de U-pas te gebruiken om de kosten van de parkeervergunningen te compenseren. Dan betrokkenheid van de doelgroep. Dit is echt een heel belangrijk onderwerp van het programma... ...voor vervoersongelijkheid, om met de doelgroep te schakelen. En laten we vooral even niet denken dat dat allemaal opnieuw opgezet moet worden. Dus het is ook een aansluiting van onze collega's bij werk en inkomen. Netwerken die zij hebben, de contacten die we daar hebben... ...de mensen met wie zij werken. Dus wij proberen dat juist goed aan te sluiten... ...en niet alles opnieuw op te zetten. We hebben wel in het kader van het Programma Brede... ...bijeenkomst gehouden in het voorjaar. En we spreken met ouderen, met de migratieachtergrond. Dat heeft u gezien in het onderzoek. Die gesprekken zijn we aan het organiseren. En de principes van Samen Stad maken. En een van de grootste meerwaarde van dit programma is dat wij de integraliteit van dit soort vraagstukken. Want uiteindelijk is het niet zo dat je je petje als inwoner hebt. Nu is het mobiliteit en nu heb ik dit. En daarom doe ik dit ook samen met collega Voortman . Want als je moeilijk rondkomt is het grootste probleem dat beperkte middelen zijn. En dat raak je in alle elementen van het leven. En daarom is het zo fijn dat we vanuit mobiliteit en met werk en indromen zo integraal samenwerken, voorzitter. Dan een vraag van de ChristenUnie. De bereikbaarheid van de fietsdeals. Voorzitter, binnen het bestaande budget is er helaas geen ruimte voor het openen van extra locaties. Dat is gewoon het directe antwoord. We zouden kunnen onderzoeken of we bijvoorbeeld een punt minder frequent kunnen openen. Dus minder dan twee keer per week om daarmee meer ruimte te creëren voor andere locatie eisen. Maar wij hechten er eigenlijk heel erg aan om voorspelbaar te zijn op die plekken dat we er zijn. En we merken dat dat ...ook voor deze groep heel belangrijk is, want mond-op-mond reclame... ...is een van de belangrijkste bronnen van informatiedeling, voorzitter. Dan de bredere inzetten van de U-pas voor deelmobiliteit. Op dit moment is het mogelijk voor een deel van de e-bikes. De aanbieder biedt korting van 75% aan een U-pashouder. Voor deelbakfietsen gaat de aanbider binnenkort in een aantal wijken onder andere Overvecht en Kanaleneiland een zeer beperkt aantal deelbakfietses met korting aanbieden... En zij zijn een subsidieaanvraag aan het voorbereiden bij de provincie, om dat voor nog meer bakfietsen mogelijk te maken. Iets waar we heel blij mee zijn. Voor de deelauto zijn er nog geen kortingen. Het ministerie van INW heeft onlangs een subsidieregeling opengezet voor inclusieve deelmobiliteit. We zijn hiervoor een aanvraag aan het voorbereiden en we kijken hierbij ook naar de mogelijkheden van informeel delen. Dan gratis stallen

fietsparkeren. Binnen de bestaande middelen is hiervoor geen ruimte, is ook het eerlijke antwoord, voorzitter. Aangezien de eerste 24 uur gratis gestald kan worden, is het college van mening dat we hier nu niet de hoogste prioriteit aangeven. Dan de samenhang van de fietsstielstallingen en deelmobiliteit en de uitgiftepunten. Daarvan kan ik toezeggen dat we bereid zijn dit te onderzoeken. En wel goed om te weten dat Ustal een van de uitvoerende partijen is hierin. Dan de eerste vraag van GroenLinks, voorzitter. De halve maan, waarom mist die in het rijtje buurten, was de vraag. We noemen de wijken die uit de monitor komen en de buurten die genoemd worden in het scheidslijnrapport, die zijn ook heel erg belangrijk. En naast de prioriteit voor wijken hebben we aandacht voor doelgroepen, bepaalde kenmerken in de hele stad. En daar kan de halve man ook uitkomen. En zo gaan we ook de inwoners van de halvermaan bereiken, voor zitter. Dan over de factor migratie bij vervoersongelijkheid. Voorzitter, we leggen de prioriteit bij ouderen met beperkte vaardigheden en ouderden met een migratie achtergrond vallen onder deze doelgroep als dat zo is. En daarmee hebben we een brede scope en dat vinden we ook wenselijk op die manier, voorzitter. En dan mensen met weinig inkomen, dat die vooral kiezen voor loop- en OV. De aandacht daarvoor, voor de looproutes, heel terecht punt. Ik heb net aan het begin in de mededelingen gezegd dat wij Q4 hopelijk met de aanpak voetganger komen. Volgens mij kunnen we daar dan een uitgebreid gesprek over hebben, maar de richting van de vraag deel ik heel erg, voorzitter. Dan was de vraag van BIJ 1 over doelgroepen. Ik had die net bij de Partij van de Arbeid beantwoord, dus ik hoop dat het voldoende is ook voor BIJ 1. Dan was de vraag, komt OV-toegankelijkheid Utrecht nu overeen met het VN-verdrag? Dat is een belangrijke vraag.

Gertjan te Hoonte (Voorzitter) **[03:51:25]:**

We schorsen de vergadering en iedereen wordt gevraagd om de instructies van de bodes op te volgen.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[04:55:05]:**

Goedemiddag, ik heropen de vergadering van de commissie MGOR van vandaag 25 september 2025. We beginnen met het middagdeel. Welkom iedereen en alle mensen thuis. Ik ben Hessel Stellinga, ik ben vanmiddag uw voorzitter. We waren gebleven bij agenda punt 9, raadsbriefvoortgang uitvoeringsprogramma vervoersongelijkheid 2025. En wethouder Maatoug was nog bezig met de beantwoording. En ik geef haar het woord weer terug.

Senna Maatoug (College) **[04:55:39]:**

Ja, voorzitter. We gaan door waar we gebleven zijn. Ik zat midden in de be antwoording van een vraag van bijeen over het VN-verdrag. Daar heb ik allereerst een niet heel leuk antwoord. Want dit is een aandachtspunt wat... Bij het Rijk en ook in debatten in de Kamer heel veel aandacht krijgt. Want op dit moment landelijk voldoen we daar ook niet

altijd aan. En zijn budgetten ook niet voldoende om daar... Dus aan de ene kant zeggen we dat we aan het VN-verdrag willen voldoen. Maar zijn de budgetten, ook voor het OV-netwerk, niet altijd volledig toegankelijk? Dus dat is ook een landelijke discussie die speelt. Maar dan terug naar Utrecht, waarom we hier zijn. Ook in Utrecht zijn nog niet alle OV haltes toegankelijk. En dat vinden we echt jammer. Het heeft echt onze aandicht. Circa 80% van de haltes zijn toegankelijk. Via subsidie van de provincie werken we jaarlijks aan het toegankelijker maken van het OV. In de aanvraag van 2025 hebben we 16 haltes opgevoerd om toegankelijk te maken. We prioriteren ook heel erg welke gaan dan voor en we hebben dus ook heel scherp welke dat niet zijn. Daar worden we ook heel goed geholpen door ervaringsdeskundigen die dat scherpt bij ons melden, voorzitter. Zal ik hem even afmaken, de vraag voor de interruptie? Voor dit jaar werken we aan een aanvraag voor drie looproutes naar haltes toe. Subsidieverordening van provincie loopt tot 2029 en tot die tijd willen we jaarlijks aanvragen blijven doen om de toegankelijkheid van de halte te verbeteren. Na 29 zijn we afhankelijk van de subsidieregeling van de provincie. En verder heeft de nieuw vervoerder in de aanbesteding toegankelijkheid van de bussen expliciet benoemd. Daar waren we heel blij mee. En volgens mij heeft het ROC OV geschouwd of de bussen toegankelijk zijn. En dat is het antwoord, voorzitter.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[04:57:19]:**

Uiteraard roept een interruptie op BIJ 1. Mevrouw Oul Fakir.

Noura Oul Fakir (BIJ1) **[04:57:25]:**

De wethouder gaf aan dat er dan wordt gekeken wanneer haltes meer toegankelijk worden gemaakt, waar dan prioriteit is. Hoe worden die afwegingen gemaakt? Wordt er bijvoorbeeld ook gekeken naar de wijken die in het onderzoek of in de raadsbrief worden benoemd, waar mensen meer drempels ervaren met zich te verplaatsen?

Senna Maatoug (College) **[04:57:46]:**

Ik kan nu niet uit mijn hoofd aangeven voor de aanvragen die dit jaar lopen waarom die eruit zijn gekomen. Maar in totale zin maken we gebruik van de ervaringen van ervaringsdeskundigen, wat we terugkrijgen. Maar ook aantallen, dus haltes die veel gebruikt worden. En ik gaf ook aan dat op dit moment 80% van de halte is toegankelijk, maar dat betekent 20% dus niet. En we zijn heel blij dat het budget van de provincie er is. Dus we doen elk jaar die aanvraag, zodat we stapsgewijs zoveel mogelijk haltes volledig toegankelijk maken. Want het is heel belangrijk. Zoals meerdere fracties in het debat zeiden, als je ergens niet heen kunt, kun je niet deelnemen aan de samenleving. Dit is het antwoord. Mocht bij één fractie willen weten precies die drie aanvragen, dan zal ik dat even op een andere manier schriftelijk later moeten doen, voorzitter. Ik kan toezeggen dat ik dat laat toekomen over die drie aanvragen die we gedaan hebben.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[04:58:35]:**

Goed, beantwoording mag iets korter. De wethouder vervolgt haar betoog.

Senna Maatoug (College) **[04:58:39]:**

Zeker, voorzitter. Ik ben nu bij de vraag van het CDA over de buurtmobiel. Voorzitter, een heel sympathiek voorstel. Wij zijn ook heel blij dat we dat doen. Het eerlijke antwoord op dit moment is dat we, om dit verder uit te breiden, er middelen nodig zijn. En die hebben we nu niet in de begroting. Dus die middellen zijn niet geprogrammeerd. Dus ik sta heel erg achter het idee, maar het eerlijke antwoorden vanuit vak C is, daar hebben we het budget niet voor. Dan, voorzitter, de vraag van Link over sociale ongelijkheid. Voorzitter eens met de analyse dat het een symptoom is van sociale onge lijkheid. Met het programma vervoersongelijkheid hebben we een aanpak gemaakt waarbij we een deel van deze sociale on gelijkheid oplossen, namelijk de mogelijkheden voor de onderscheiden doelgroepen om zorg, onderwijs, werk, winkels en familie vrienden te bereiken. Of anders gezegd dat iedereen de kans heeft een leven te leiden zoals hij zij dat graag wil en daarin niet belemmerd wordt door uitdagingen op het gebied van vervoer. We hebben het al gehad over de fietstdeal vanaf 18+. Kinderen kunnen via Stichting Leergeld, dat hebben we ook genoemd, een fiets krijgen. En ook als het UPAS-budget op is, kunnen kinderen 0 tot 18 een fiats krijgen. Ik eindig dan met waar ik mee begon. Want uiteindelijk moet het niet afhangen van zo'n programma, maar juist wat we doen in al die concrete beleidsvraagstukken. Alles wat wij binnen onze invloed kunnen doen, doen we. En we hebben daar in het gebied van mobiliteit, zeg ik dan weer eerlijk, zijn we ook erg afhankelijk van het rijk in de provincie. Want dat is de taakverdeling op dit beleidsterrein voor zitter.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:00:00]:**

O ké dat was u betoog de beantwoording oké dank ik kijk om me heen ik zie verder geen slot interrupties vergeten vragen , CDA.

Joop Mulderij (CDA) **[05:00:22]:**

dank u wel hey het lukt met de knop ik had ook gevraagd aan de wethouder of ze het misschien mogelijk kan maken dat wat de mensen uit in Overvecht bijvoorbeeld uitgeven aan buurt mobiel dat dat bij uw pashouders van hun budget voor ov betaald kan worden daar heb ik nog geen antwoord op de wedstrijden

Senna Maatoug (College) **[05:00:51]:**

Ja, voorzitter. Dus op dit moment zijn voor Kanaleneiland, voor de Buurtmobiel, zijn er middelen beschikbaar gesteld. Daarnaast hebben we regulier, heeft u het in het debat over gehad, wat voor U-pashouders is. En die dingen bestaan naast elkaar. het is niet zo dat als we op de ene plek geldt dus als we willen wat we in kanaleneiland willen gaan doen met met met buurtmobiel als we dat in andere wijken willen gaan toen dan hebben we wel echt extra budget nodig dat dat blijft het antwoord.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:01:32]:**

De heer Mulderij een tweede interruptie .

Joop Mulderij (CDA) **[05:01:41]:**

Het lukt wel hoor, een beetje vreubelen. Het was een technische vraag. Van je U-pas kun je een bepaalde hoeveelheid geld besteden aan OV. En de vraag was, kan je dat geld ook besteden? Aan de buurt mobiel, mag die daar als OV gelden? Dat is eigenlijk een technisch vraag. Maar dat kan voor mensen toch veel uitmaken.

Senna Maatoug (College) **[05:02:07]:**

Voorzitter, zoals we eerder in het debat hadden, wat ik niet wil doen uit de losse pols, want dan ben ik onvolledig. Dus wat ik kan zeggen is dat ik dit meeneem, dit technische antwoord in de... U kunt of die technische vraag nog stellen, maar ik wil hem meenemen in de brief over fiets en kinderen. Dat ik dat uitgebreid toelicht hoe dat voor bewoners is.

Joop Mulderij (CDA) **[05:02:26]:**

Oké. Dank u wel.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:02:32]:**

Ja, dat brengt ons ook op de toezegging die over dit agendapunt is gedaan. En die luidt dat in kwartaal 1 van 2026 de raad wordt geïnformeerd over de mogelijkheid naar een onderzoek in hoeverre kinderen tussen 10 en 12 jaar een fiets beschikbaar hebben. En dat was de enige toezegging die we genoteerd hebben. De beantwoording van de vraag van zojuist van de heer Mulderij van het CDA wordt daarin meegenomen. Verder had ik geen toezeggingen genoteerd. Dus mijn vraag is aan de agenderende partijen of die bereikt hebben met deze bespreking wat zij beoogden. Ik geef de wethouder het woord om de toezeggingen te herhalen.

Senna Maatoug (College) **[05:03:20]:**

Wat ik ga doen is de toezegging iets anders formuleren dan ik net in het debat deed. Maar dan neem ik die toewijzing van projecten bij aanvragen ook in de Q1-26 brief. Tenzij u hem eerder wil hebben, dan krijgt u hem via technische informatie.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:03:34]:**

Mevrouw Oul Fakir.

Noura Oul Fakir (BIJ1) **[05:03:37]:**

Het is voor mij te laat in Q1 2026, maar misschien dat anderen daar wel benieuwd zijn. Dus dan kan het alsnog in die brief komen, maar ik ga het dan zelf in de tussentijd opvragen.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:03:47]:**

Uitstekend heer Stam.

Senna Maatoug (College) **[05:03:50]:**

Ik had toegezegd om in Q1 26 aan te geven of kinderen die gebruik maken van fietsen, of dat die informatie beschikbaar kunnen maken. Dat had ik toegezegd, volgens mij.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:04:06]:**

De heer Stam een reactie.

Titus Stam (PvdA) **[05:04:07]:**

Volgens mij zijn er meerdere toezeggingen tegelijkertijd. En we hebben er eentje over graadsopenbaar voedsel minima. En die fiets, we willen eigenlijk wel zo snel mogelijk die toezicht over de fietsdeal. Want we willen anders brengen hem naar de raad en Ik weet de raadsagenda van volgende week is aardig vol, maar als het kan voor de raadsagenda in november, zou dat wel erg fijn zijn. En dan openbaar vervoer dat we dan die ook gelijk meenemen.

Senna Maatoug (College) **[05:04:31]:**

Ik zit even te zoeken, want als ik de toezegging op z'n snelst doe, dan wordt dat net als bij B1, dat we het via technische informatie doen, die ik dan naar alle fracties kan toekomen, zodat de raad daarop kan handelen. Maar dat lukt dan niet meer met een brief. Dus ik weet dan niet of dat een formele toezegging is, maar dan kijk ik naar de griffie.

Titus Stam (PvdA) **[05:04:51]:**

We zijn agnostisch in de vorm. Als het een memo is, is het ook goed.

Senna Maatoug (College) **[05:05:02]:**

Een memo lukt dan wel voor voorafgaande aan de raad van december? Ik zou niet het president willen ontwikkelen. De raad mag altijd technische informaties vragen. Die geven we dan, maar die verspreid ik dan naar alle fracties naast de fracties die erom gevraagd hebben. Dat is niet informeel. Dan krijg je gewoon een technische beantwoord op schrift. Oké.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:05:20]:**

Ja, dus dat is dan niet een officiële toezegging, maar dat is wel een informele toezegging van technische informatie. Bent u daar tevreden mee, meneer Stam? Ja, oké. Dank. Dan is het met het oog op de snelheid oké? Dan kunnen we dit agendapunt... Als ik tenminste even de vraag heb gesteld hoe nu verder hebben de agenderende partijen bereikt met de bespreking wat zij wilden. Meneer Stam, PVDA.

Titus Stam (PvdA) **[05:05:50]:**

Volgens mij hebben we goed het begin gemaakt met de toezegging. Ik denk wel dat we hem doorgeleiden naar de raad. Maar dat zou dan de raat van 20 november zijn. Ook om de afdeling tijd te geven om de informatie op een lijn te zetten.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:06:03]:**

Er zijn nog andere partijen die daar iets over willen zeggen. Mevrouw Oul Fakir, BIJ1.

Noura Oul Fakir (BIJ1) **[05:06:08]:**

Ik heb niet mee geagendeerd, maar wel vandaag een inbreng gedaan. En we hebben overwegen twee moties, maar afhankelijk van de technische informatie die ik dan nog krijg of opvraag. Dus één over toegankelijkheid en één over betaalbaar en gratis OV.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:06:26]:**

Ja, dan is het aan u om een agendering te schrijven voor de Raad. En dat wordt dan de Raat van november, normaal gesproken. Oké, dan wachten wij dat af. Dan sluit ik dit agendapunt hiermee af. Ik neem aan dat er behoefte bestaat aan een korte schorsing. Dus ik schors even voor twee minuten.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:11:44]:**

Ik heropen de vergadering. De wethouder met twee potten en een pot koffie mag weer gaan zitten. En ik stel aan de orde de raadsbrief vaststellen IPVE-FO-herinrichting Tuinwijkroute. De agenderende partijen willen richting meegeven aan het ontwerp hiervan voordat het college het VO vaststelt. Het voorlopige ontwerp, dank u wel. We hebben voor dit debat 45 minuten en doen dit in één termijn. En we beginnen met de volgorde van de agenderende partijen. En de eerste daarvan is Volt, dus ik geef de heer Denneman van Volt het woord. Gaat uw gang.

Sander Denneman (Volt) **[05:12:32]:**

Vanochtend opende ik het Utrechts Nieuwsblad en las twee koppen. De eerste, Duitsers vergapen zich aan Utrechtse fietsfiles en in het Urecht-katern zelf angst voor fietsersstromen. En dat slaat eigenlijk de spijker op zijn kop. Het college kiest voor de prestige om de fietshoofdstad van Europa te zijn in kosten van de verkeersveiligheid van Utrechters. En dat is ook zo bij de Tuinwijkroute. Volt en de buurtbewoners die ik sprak maken zich grote zorgen over de verkeersveiligheid en de leefbaarheid rondom de herinrichting van de Tuinwijk route. Kijk, zo'n fietsstraat, dat klinkt mooi, maar de Willem van Noord straat en de Antonius Matthäuslaan worden vooral ingericht als doorrijroute om busvervoer te faciliteren. Het gevolg daarvan is dat er een brede straat ontstaat waar alle ruimte is om op hoog tempo doorheen te rijden of zoals een bewoner die ik sprak een racebaan. Ongelukken liggen op de loer en dat het een 30 kilometer zone wordt doet daar niet aan af. Ik was er gisteren nog en de bus rijdt nu al te hard. Als het lokale OV zich al niet aan de regels houdt, wie dan wel? Zonder beperkende maatregelen gaan mensen simpelweg scheuren. Dus mijn vraag is welke verdere maat regelen gaat het college nemen om de veiligheid en leefbaarheid te vervorderen? Wat suggesties, waarom kan de straat niet in zich heel smaller met bredere stoepen en om de doorstroom in stand te houden? Bijvoorbeeld busparkeersluizen, passeersluizen voor bussen. Waarom wordt er bijvoorbeeld gekozen voor een dubbele bushalte tegenover het badhuis?

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:14:11]:**

Dat roept een interruptie op bij de heer Bosch van UtrechtNu!.

David Bosch (UtrechtNu!) **[05:14:15]:**

Ja, want ik voel hier nou een betoog houden verkeersveiligheid versus herinrichting en 30 kilometer soms maar. Het was toch ook Volt die heel erg pleidooi hield voor de hele stad 30 kilometer? Of zat ik in een totaal ander debat een paar maanden geleden?

Sander Denneman (Volt) **[05:14:34]:**

Nee, u zat zeker niet in een ander debat. Maar het ene hoeft het andere volgens mij niet uit te sluiten. In deze specifieke situatie wordt het een 30 kilometer zone. Maar verder zijn er geen inrichtingsmaatregelen om ervoor te zorgen dat mensen ook daadwerkelijk 30 gaan rijden. Volgens mij is het en-en.

David Bosch (UtrechtNu!) **[05:14:53]:**

Zonder hier een 30 kilometer debat van te maken, voorzitter. Is het niet gewoon sowieso dat je kunt herinrichten wat je wil, maar de kans dat er altijd iemand met 80 doorheen rijdt is natuurlijk gewoon altijd aanwezig. Dat niet u, maar de commissielid van Volt heeft vastgesteld dat een bus te hard rijd. Is dat echt zo of is dat een gevoelswaarde? Dat is altijd maar de vraag, hè?

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:15:18]:**

De heer Denneman?

Sander Denneman (Volt) **[05:15:21]:**

Kan je ervoor zorgen dat er nooit 80 gereden wordt op een 30-weg? Nee, natuurlijk niet. Maar je kan wel het nodige doen om zoveel mogelijk te voorkomen... dat het aantrekkelijk is om naar 80 te rijden.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:15:33]:**

Goed, u vervolgt uw bedoeling. Nog een interruptie? Nee oké, dat was klaar. Oké, meneer Denneman vervolgde zijn betogen namens Volt.

Sander Denneman (Volt) **[05:15:41]:**

Ja, dank u wel. Ik had het over de dubbele bushalte die gepland staat tegenover het badhuis. Dat zorgt volgens mij juist voor onveilige situaties. Twee bussen naast elkaar...

Nog even los van het feit dat het uitzicht van het terras van het badhuis verloren gaat. Daarnaast, ik sprak bewoners van de Abraham Bloemaertstraat, die ligt zelfs achter de Willem van Noord. Zij voelen trillingen van het busvervoer van de Willen van Noortstraat. Wat gaat het college doen om die trilling te verminderen? Daarvoor moet je toch echt ervoor gaan zorgen dat mensen zoveel mogelijk echt 30 rijden en daar heb je inrichting voor nodig. En dan een andere zorg bij bewoners. Waarom worden bestaande veiligheidsmaatregelen zoals het hek rondom het Willem van Noordplantsoen niet behouden? Ja, er komt een zachte scheiding. Maar goed, er voetballen daar ook kinderen. Ik heb zelf kinderen en een zchte scheiding heeft nog nooit een voetbal of een rennend kind tegengehouden om een straat op te gaan. Kortom kan de wethouder toezeggen dat er meer snelheidsbeperkende maatregelen worden doorgevoerd. Dan, het college kiest voor rood asfalt op de hele Tuinwijkroute. Zelfs op de Pieter Nieuwlandstraat die geen hoofdfietsroute is. Daar zijn we het gewoon niet mee eens in de eerste plaats. Omdat die Pieter nieuwland straat daarmee wordt afgeweken van het afwegingskader verharding hoofd fietsroutes. En die straat wordt bovendien ook nog onveiliger. Daar liggen namelijk nu best wel wat drempels. Als het een hoofdfietsroute wordt, een rood asfalt, dan gaan die er allemaal uit. Waardoor het ook een doorgaande weg wordt en aantrekkelijk wordt om sneller te rijden. Ik kan de wethouder toe zeggen dat specifiek in deze straat geen roodasfalt wordt neergelegd. Dan, het staat...

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:17:18]:**

Er roept een interruptie op bij GroenLinks, de heer Dekkers.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[05:17:33]:**

Ja, waarom pleiten we niet voor om wel rood asfalt aan te leggen, maar de snelheidsbeperkende maatregelen niet op te heffen? En dan heb ik het niet aan de voorzitter, maar aan de woordvoerder.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:17:19]:**

Ik begrijp het, de heer Denneman.

Sander Denneman (Volt) **[05:17:35]:**

Ja, dank. Dat heeft ook te maken, maar daar zal ik zo op komen, omdat roodasfalt ook de hittestress verergert. Maar ik zal daar in het vervolg van mijn betoog op terugkomen, als dat goed is.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:17:49]:**

Gaat uw gang, u vervolgt uw betoog.

Sander Denneman (Volt) **[05:17:52]:**

Wat ik daarnaast ook belangrijk vind... is wat de bewoners zelf meegeven in die straat. Ze zien liever gewoon een veel groenere straat... met bredere stoepen... waar ruimte is voor kinderen om te spelen. Het wordt nu gewoon een doorvoerroute. Van de week is er nog een geflyerd. Daar waren binnen een dag 120 handtekeningen onder van de buurt... van mensen die gewoon zeggen... we vinden het prima dat het heringericht wordt... maar het moet gewoon niet... ...een doorvoerroute zijn. Het moet gewoon veiliger, breder, meer een plek voor ontmoeten. Maar om op dat punt terug te komen van de hittestress. Dat is voor ons echt een belangrijk punt... ...want we weten dat rood asfalt de stad gewoon heter maakt... ...en de stad wordt al heter. Andere ondergronden, zoals semi-doorlatende, semiperiabele klinkers... ...die overigens wat mij betreft prima rood kunnen zijn... die dragen bij aan een koelere stad... en ook nog eens aan betere afwatering. En we vragen ons namelijk ook oprecht af... of er nou heel veel fietsers zijn... die het erg vinden dat ze misschien een tikkeltje minder soepel rijden op dat soort bestrating als de stad daardoor gewoon wat koeler blijft. En bovendien slijt rood asfalt ook nog eens sneller, dus het is geen duurzame investering. Ik kan de wethouder toezeggen dat bij de nadere inrichting gekozen gaat worden voor minder warme en duurzamere alternatieven dan roodasfalt. Als we het dan toch over die bewoners hebben die zich echt druk maken, kan de wethouder toezeggen dat de wensen van de bewonERS meer worden meegenomen bij de verdere inrichting. Dank u wel.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:19:34]:**

Dank U wel voor uw bijdrage.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:19:39]:**

Ik ga door met de volgende agenderende partij en dat is de heer De Pagter van de VVD.

Marijn de Pagter (VVD) **[05:19:44]:**

De VVD maakt zich zorgen over de herinrichting van de tuinwijkroute. Daarom hebben we samen met Volt ook eerder schriftelijke vragen gesteld. Het is goed dat we die antwoorden op die vragen vandaag behandelen. We waren in eerste instantie ook wel wat verbaasd dat het college de vragen niet goed had beantwoord. Gelukkig is dat in tweede instantie alsnog gebeurd. Ik zou de wethouder toch nog even willen vragen om daarop te reflecteren. Net als alle partijen in deze zaal staat ook de VVD voor een herinrichting van deze route. Met name de Willem van Noordstraat is een straat die op dit moment niet veilig is. Omwonenden daar vragen al heel lang aandacht voor de veiligheid en voor een herinrichting. En elk ongeluk heeft veel impact op de omgeving. Dat merkte we ook afgelopen zondag bij een ernstig ongeval met een motoragent. Dat er snel een herenrichting moet komen met een versmalling van de rijbaan en een verlaging van

de maximumsnelheid naar 30 km per uur staat ook voor ons vast en ik denk voor heel veel fracties hier in deze zaal. We maken ons echter zorgen of de route die nu wordt voorgesteld wel veiliger wordt als de hele route een fietsstraat wordt. Er rijden namelijk ongeveer evenveel auto's als fietsers over de route en het is ook een drukke busroute. Tot voor kort was landelijk de overtuiging dat een fiatsstraat pas goed kan als er minstens twee keer zoveel fietsen rijden. En dat is hier natuurlijk duidelijk niet het geval. En we zien nu dat het fietsberaad die eisen heeft aangepast, maar we vinden het nogal een risico om daarmee op deze drukke autoroute te gaan experimenteren. Waarom kiest het college nou niet voor een bewezen andere optie zoals een versmalde rijbaan met brede fietsstroken zoals op de Singels? Graag een reactie. We vragen ons daarnaast af waarom het college er ook zo'n groot project van maakt. En allerlei straten meeneemt waar niet per se maatregelen nodig zijn, zoals de Pieter Nieuwlandstraat. Hoe groter een project wordt gemaakt, hoe langer het duurt, hoe meer belangen hebben erbij betrokken worden. Terwijl de Willem van Noordstraat snel een herinrichting verdient, mensen daar al lang om vragen. Daarom de vraag waarom hiervoor is gekozen en er niet voor is gekomen om kleine, snelle projecten en herinrichtingen te realiseren en de focus te houden.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:21:48]:**

En dat roept een interruptie op van GroenLinks.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:21:50]:**

De heer Dekkers.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[05:21:52]:**

Ja, mijn vraag aan de VVD. Is het niet zo dat mensen uit Nieuwlandstraat en ook in de Ingenhoudstraat juist gevraagd hebben om ook betrokken te worden bij dit project?

Marijn de Pagter (VVD) **[05:22:04]:**

Voorzitter, ja, maar we moeten ook snelheid houden in een project. En als je een project steeds maar groter maakt, dan gaat het alleen maar langer duren. Dus je ziet aan de andere kant dat mensen van de Willem van Noordstraat echt al jaren vragen om een herinrichting. En doordat er steeds meer straten worden toegevoegd, duurt het voor hun langer. Dat is het punt wat ik hier maak.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:22:24]:**

U vervolgt de betoog.

Marijn de Pagter (VVD) **[05:22:26]:**

Voorzitter, als het college toch vasthoudt aan een grootschalige herinrichting, dus al die straten tegelijkertijd, dan wil ik in ieder geval vragen om een toezegging dat de uitvoering te zijnde tijd wordt gestart aan de Willem van Noordstraat. Voorzitter, tenslotte nog een opmerking over het Willem van Noordplein. Diverse partijen waaronder ook de Fietsersbond hebben gevraagd om behoud van een middeneiland. Om het oversteken voor voetgangers makkelijker te maken. Het college is daar in de reacties niet op ingegaan. En de vraag dan ook is hoe het college ervoor zorgt dat straks ook mensen met een rollator, kinderwagen of rolstoel gewoon goed kunnen oversteken op die plek en de supermarkt kunnen bereiken. Dank voorzitter.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:23:01]:**

Dank u wel voor uw bijdrage. Ik zie geen slotinterrupties. Ik ga met gezinde spoed door naar de volgende agenderende partij. En dat is de Partij voor de Dieren, mevrouw Sasbrink.

Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren) **[05:23:10]:**

Dank voorzitter. Ook de Partij voor de dieren ziet dat de tuinwijkroute een stuk soberder kan dan dat nu voorgesteld wordt. Bijvoorbeeld, en daarmee sluit ik aan op wat de heer De Pachter al zei, omliggende straten zoals de Juliusstraat, Ingenhoutstraat en Pieternieuwlandstraat hoeven volgens ons nu nog niet meegenomen te worden. En het Willem van Noordplantsoen kan ook blijven wat het is. Het wordt al goed gebruikt, dus het hek kan blijven, heeft zelfs een functie. Maar ook nieuwe paden, dat is echt overbodig daar. En neemt ook juist de functies zoals het nu voor de buurt gebruikt wordt om te kunnen picknicken, om te kunnen spelen en dat veilig en afgeschud te kunnen doen weg. Dus onze oproep zou in ieder geval zijn, laat nou dat Willem Van Noordplansoen en die omliggende straten uit de plannen. Als Partij voor Dieren vinden we die maximumsnelheid naar 30 natuurlijk wel een goed idee. En we zien ook dat de Adelaarstraat, Willem van Noordstraat en in het verlengde daarvan de Antonius Matthäuslaan echt aan vervanging toe zijn. Maar al die zijstraten, natuurlijk is de Partij voor de Dieren ook voor vergroenen, maar we denken dat in een tijd van krapte dit niet de nummer één prioriteit moet zijn om in te gaan investeren. Zowel in tijd, maar ook in de gemeentelijke financiën. Als we het dan wel hebben over die Adelaarstraat tot en met Antonis Matthäuslaan en Willem van Noordstraat liggen tussenin, dan zien we dat de buslijn en het vrachtverkeer nu behoorlijk bepalend zijn voor de inrichtingskeuzes die gemaakt worden, waardoor opleefbaarheid behoorlijk ingeleverd wordt. En leefbaarheid zien we dan bijvoorbeeld in een groene middenberm of brede stoepen die niet kunnen... ...omdat daar zoveel ruimte voor doorgaand verkeer moet zijn. Onze vraag is daarom welke mogelijkheden ziet de wethouder om nou meer doorgaande verkeerd te weren... ...en zo die groene middenberm mogelijk te maken. In de bijdrage van Volt werden al een aantal concrete suggesties genoemd, die vind ik interessant... nog meer opties ziet of daarop kan reageren. Want we denken echt dat doorgaand verkeer... weer noodzakelijk is om meer ruimte te krijgen... voor die combinatie van een busbaan en leefbaarheid. Nog een suggestie. De bewoners zeiden van een knip op de Weertsingel Westzijde... zou een optie daarvoor kunnen zijn. Die valt een beetje buiten de scope van dit

project... maar zou ook allerlei andere plekken kunnen oplossen. Dus ook graag een reactie van de wethouder... waarom daar niet meer naar gekeken is om dit project mogelijk te maken.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:25:22]:**

Dank u wel voor uw bijdrage. Ik zie ook verder geen slotinterrupties. Dus ik ga door naar de volgende agenderende partij en dat is Een Utrecht. Mevrouw van Dijk, welkom in deze prachtige commissie. Het is de eerste keer dat ik u hier tegenkom. Dus heel veel succes gewenst. U heeft het woord.

Loise van Dijk (EenUtrecht) **[05:25:40]:**

Ja, dank u wel, voorzitter. Ook Een Utrecht is blij dat deze route wordt aangepakt. Tegelijkertijd moeten we de zorgen van de bewoners in de Antonius Matthäuslaan, Willem van Noordstraat en de Adelaarsstraat serieus nemen. U bent al op de hoogte van deze klachten over de verhoogde verkeersdruk. Mijn bijdrage richt zich daarom op een aantal concrete vragen die hieruit voortkomen. Kunt u garanderen dat de voordelen van deze opknapbeurt niet verschuiven naar de nadelen van een verhoogde verkeersdruk in de aangrenzende straten? U stelt dat de inrichting van de tuinwijkroute de leefbaarheid zal vergroten. Bewoners vrezen alleen dat de route aantrekkelijker wordt voor sluipverkeer. Ik ben vooral benieuwd welke specifieke maatregelen u gaat nemen om te voorkomen dat het probleem van sluifverkeers zich verplaatst naar de woonstraten. En wat de effecten zijn van deze maat regelen op verkeersveiligheid in de wijk. Daarnaast heb ik ook begrepen dat er in de zomer van 2023 al een herasfaltering van de Willem van Noordstraat heeft plaatsgevonden. Deelt u ook de zorgen over kapitaalvernietiging? En hoe rechtvaardigt u deze uitgave, gezien de herinrichting die nu gepland staat? Ik ben benieuwd hoe u van plan met het succes te maken van dit plan voor alle bewoners en niet alleen voor een gedeelte van de wijk.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:27:01]:**

Oké, dank u wel mevrouw Van Dijk. Over het algemeen, men richt zich tot de voorzitter en via de voorzitter richting het college. Ik ga er even vanuit, u bedoelt het college al die vragen gesteld te hebben en ik neem aan dat het college dat ook zo... Dank u wel voor uw bijdrage. Ik kom vervolgens bij de laatste agenderende partij en dat is Stadsbelang Utrecht en daarvan is niemand verschenen. Ik kreeg voor de vergadering de heer Zwanenberg hier aan het bureau staan en die zei dat hij ook een vrij stevige bijdrager nog had over dit onderwerp. Dus ik wil hem zo meteen eerst de gelegenheid bieden. Ik kijk ook even gelijk rond, zijn er nog meer niet-agenderende partijen die graag het woord willen voeren? Maar voorzitter, punt van orde. Ik stond ook bij dat bureau. Hoe heeft u bepaald dat de heer Zwanenberg als eerste is? Heeft meneer Zwanenberg er problemen mee als meneer Bosch eerst gaat? Is dat goed? Wat u wilt hoor. Als u daar samen uit kunt komen, dan...

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:28:00]:**

Goed.

Pepijn Zwanenberg (LINK) **[05:28:00]:**

We hebben een armpje gedrukt en de heer Bosch heeft gewonnen, daarom mag ik beginnen.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:28:04]:**

Oké, nou dan laten we het dan zo afstemmen. Maar ik wil eerst nog even voordat we doorgaan, wil ik nog eventjes even de vraag stellen of er nog meer niet-agenderende partijen zijn die het woord willen voeren. D66 kort, GroenLinks kort. Nog iemand? PvdA niet? Nee? Goed, dan geef ik het woorden nu aan de heer Zwanenberg en daarna de heer Bosch.

Pepijn Zwanenberg (LINK) **[05:28:27]:**

Volgens mij zei ik vooral toen ik bij u stond ik zit niet in de appgroep van MGOR, omdat ik hier iemand vervang... ...en daarom leek het me handig om dat van tevoren even te zeggen. Maar goed, voor zetten, we zijn verheugd dat er eindelijk voortgang zit in dit dossier. Het is hoogste tijd dat de verkeersonveilige situatie daar wordt aangepakt. En het is natuurlijk op zijn minst opmerkelijk... ...dat de participatie er overal in 2017 heeft plaatsgevonden. En nu is het 2025. De wereld heeft niet stilgestaan in die afgelopen acht jaar in Utrecht. Natuurlijk ook niet. We zien een aantal mooie dingen in de plannen, zoals dat 30 kilometer regime, meer groen en natuurlijk ook extra fietsparkeerplekken. Dat zijn stappen in de goede richting, maar het levert ook grote zorgen bij ons. De inwoners van de Tuinwijkroute willen niets liever dan een veilige, leefbare en zoals zij dat ook noemen rechtvaardige straat. Maar het huidige plan lijkt, een aantal anderen zijn het ook al toch vooral gericht op snelle soepele doorstroming van verkeer zoals de buslijn. Op sommige plekken worden zelfs stoepen versmald. En wij denken dat dat echt een gemiste kans is om de openbare ruimte echt te verbeteren voor voetgangers en bewoners. De gezondheidsscore van de route is al slecht door de hoge maat van geluid, fijnstof, roet en trillingen. En een brede rijbaan zal dit probleem natuurlijk alleen maar verergeren en de leverheid ook nog onder druk gaan zetten. Wij denken ook, dat werd ook al gezegd, dat het onverstandig is om verkeersdrempels weg te halen. Er zijn juist meer snelheidsbeperkende maatregelen nodig. Voorzitter, Link is voorstander van fietsstraten, maar dan wel een echte fietsstraat. Een straat waar de auto en de bus te gast zijn en we zijn gewoon niet overtuigd met de plannen zoals ze nu worden voorgesteld. Het werd ook al door Volt volgens mij gezegd, dat die passeerhaven die bewoners voorstellen, is niet een veel beter idee. Dan kan de rijbaan namelijk smaller worden, de stoepen kunnen

breder worden, je kunt meer groen toevoegen, speelplekken. Dan kan de rijbaan namelijk smaller worden, de stoepen kunnen breder worden. Je kunt meer groen toevoegen, speelplekken. En ook inderdaad laten we kijken hoe we het doorgaande verkeer in de wijk juist kunnen verminderen. Zodat zo'n groene middenberm, waar de Partij voor de Dieren het ook al over had, dat we die daar ook weer kunnen toevogen. Wat ons betreft moeten we de bewoners centraal gaan stellen en werken aan een plan dat recht doet aan de naam van Tuinwijk. En we zijn benieuwd naar de reactie van de wethouder daarop.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:30:24]:**

Dank u wel voor uw bijdrage namens Link. Ik ga met gezinde spoed door naar UtrechtN u. Wie van u mag het woord geven? De heer Bosch, gaat uw gang.

David Bosch (UtrechtNu!) **[05:30:34]:**

Ja, voorzitter. Wij krijgen hier een plan voorgeschotelt. Dat glans van de mooie woorden. Veiliger, groener, gezelliger. Dat staat er allemaal in. Maar wie beter kijkt, ziet ook rafelranden. Wij vinden deze route niet geschikt als fietsstraat. Dat is hier net al een paar keer gezegd. Daarvoor rijden hier nog te veel bussen en auto's. En dat gaat ook weer gevolgen hebben. En daar kom ik zo nog even op terug in mijn betoog. Wij zijn voor herinrichting uiteraard, maar niet zo. En ik zou zeggen luisteren gewoon iets vaker naar bewoners in dit soort gevallen. Of omwonenden. Parkeerplaatsen, nog niet genoemd hier. 50 tot 70 parkeerplaatsen verdwijnen er. Misschien kunnen de heren daar ook de aandacht bij houden. Dank u wel. In een wijk die nu al kreunt onder de parkeerdruk... Voor bewoners betekent dat geen vergroening, maar s'avonds nog lange rondjes rijden. Zoals ik wel eens zeg, met bloeddoorlopen ogen achter het stuur op zoek naar een parkeerplaats. Het college zegt, geen probleem, we verlagen gewoon het maximaal aantal vergunningen. Dat is natuurlijk geen oplossing, dat is een bureaucratische truc. Het college blijft het proberen. Maar met het wegdenken van die auto, daar gaat het nog niet zo goed mee. Dan de keuze voor het rode asfalt, ook net al benoemd. Bewoners vroegen in 2017 al om een aantrekkelijke straat met klinkers, passend bij de sfeer en de omgeving. Nu kiest het college functioneel voor rood asfalt. U tegen nu vindt dat een gemiste kans. Dit plein is aangewezen als domstad bijzonder. Dat betekent kwaliteit, uitstraling, waarde voor de buurt. Waarom dan kiezen voor de snelste, goedkope oplossing in plaats van een duurzame inrichting die past bij de wijk? Graag een reactie van de wethouder. De elektrische bussen. Ze heten schoon te zijn, maar zijn nooit zwaar. De straten moeten ook diep worden gefundeerd. Is daar rekening mee gehouden op basis van de huidige bussen? Of met de bussen die vanaf 2025 gaan rijden? Dat zijn volgens mij nog zwaardere exemplaren dan die er nu rijden. Graag een reactie van het college. Voorzitter, dit plan stopt ook niet bij de Willem van Noordstraat. Het schuift ook weer verkeerd door... Naar de draaiweg, naar de Talmalaan. En laat dat nou net die straten ook zijn die ook onveilig zijn. Wat heeft dat college daar dan voor bedacht? Want kan dit los worden gezien van de draaiveg? We hoorden Partij voor de Dieren en Link ook net vragen

naar minder doorgaand verkeer. Waar blijft dat verkeerd dan? Dat gaat natuurlijk naar die draaiwegen en die Talmelaan. Dat kan toch niet zo doorgaan, voorzitter? Ik wil daar een reactie op.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:33:12]:**

Meneer Dekkers heeft een interruptie voor u.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[05:33:17]:**

Mijn vraag aan Utrecht Nu... Is het niet zo dat zowel de bewoners bij de draaiweg als die bewoner bij Fotolas. Dat die heel erg pleiten voor dat weren van het doorgaand verkeer. Bijvoorbeeld door het gewoon te knijpen. Monika Brug door een knip te maken.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:33:33]:**

De heer Bosch.

David Bosch (UtrechtNu!) **[05:33:33]:**

Ik weet wel dat dit het stokpaartje is van GroenLinks. Knijpen en knippen en auto's wegdenken. Maar die auto's, je kunt dat wel daarop lossen. Dan knipperen we en knijpen we dat. Dan komt er niemand meer. Hartstikke fijn. En dan verplaatst zich dat naar de Vleutenseweg bijvoorbeeld. Waar het nu ook al niet heel erg fijn is. Wat vertelt de heer Dekkers dan aan de Vleutenseweg? Oh, we gaan daar ook alles weghalen. Het is gewoon een soort wensdenkerij die de heer Dekkers keer op keer blijft etaleren. En ik zou bijna zeggen tegen het beter weten in.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:34:03]:**

Goed u, vervolgt u betogen. Dank u wel.

David Bosch (UtrechtNu!) **[05:34:09]:**

UtrechtNu! wil drie simpele dingen. Geen bureaucratische trucs, maar echte oplossingen voor parkeren. Klinkers en kwaliteit in plaats van goedkoop asfalt. En eerlijkheid over de gevolgen voor de draaiweg en de Talmalaan. Wat gaat daar nu gebeuren? Want wees eerlijk, dit plan, en ook als er hier een aantal alternatieven worden aangenomen, verplaatst die ellende van de tuinwerkroute nog meer naar de draaienweg. En dat kan Utrecht nu betreft niet. Gezien ook al wat daar nu speelt en de hartenkreten die we daar regelmatig vandaan krijgen. Dat is dweilen met de kraan open. Het is wederom moeilijk

om vast te stellen en ook wel ergens treurig. Het beleid zorgt hier gewoon voor onveilige situaties in deze stad.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:34:54]:**

Dank U wel voor uw bijdrage. Ik ga door met D66 en daarna GroenLinks. Mevrouw Zwinkels, u had de punt van orde.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:35:04]:**

Oké, u was net even weg. Ik had net de niet-agenderende partijen gevraagd of ze een inbreng wilden hebben. U heeft dat toegezegd. Ik ga dan nu naar D66 en dan naar GroenLinks en dan kom ik bij u. Ik geef het woord aan meneer Vasters van D66. Dank u wel voorzitter.

Joost Vasters (D66) **[05:35:22]:**

Ik hou het kort. Allereerst, wij denken dat de herinrichting van de Tijnwijkroute een belangrijke stap is in de omslag naar een leefbare, veilige en toekomstbegrensde bestendige stad. Wel drie aandachtspunten vanuit onze kant. Ook D66 is uiteraard blij met de aanpassing van de maximumsnelheid naar 30 km per uur. We denken dat dat bijdraagt aan de verkeersveiligheid. We delen wel de zorgen van Volt en ook een aantal andere partijen of alleen het aanpassen van de snelheid voldoende is. En sluiten aan bij de vraag van Volt over de snelheidsbeperkende maatregelen. Punt 2, volgens mij nog niet genoemd, trillingen door de bussen in de toekomst. Zelfs lange bussen die daar mogelijk gaan rijden. Daar leven ook wat zorgen bij de bewoners, zo begreep ik uit mijn gesprekken. Mijn vraag aan de wethouder is, met de nieuwe wegfundering en ook het nieuwe asfalt, hoe schat de wethouder in dat het risico van die trilling inderdaad een probleem gaat vormen? Tot slot, voorzitter. Mijn derde vraag gaat over de bushalte op de Willem van Noordstraat. Wij zouden graag zien dat fietsers zoveel mogelijk door kunnen fietsen, ook als de bussen halteren. Eerder heb ik wel een keer van de Fietsersbond begrepen dat er een voorkeur is, vanuit hen in ieder geval, om bushaltes zo aan te leggen dat fietsers daar ook langs kunnen. Dus dat je eigenlijk vanuit de stoep eerst een fietsstrook oversteekt naar een bushalte-eiland, noem ik het even. En dat als een bus daar halteert, de fietsjes gewoon door kunnenfietsen. Mijn vraag is of dat in het definitief ontwerp ook als optie meegenomen zou kunnen worden. Tot zover, voorzitter.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:36:42]:**

Dank u wel, meneer Vasters. Ik ga met gezinde spoed door met de heer Dekkers van GroenLinks. Gaat uw gang.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[05:36:47]:**

Ja, bedankt voorzitter. Mensen in Tuinwijk wachten al heel lang op het herinrichten van de straten. Mooi dat ook de Ingenhuisstraat heringericht wordt, ook al is de financiering daarvoor nog niet helemaal zeker. En de Pieter Nulandstraat is echt een hele belangrijke route voor doorgaande fietsers. We sluiten ons aan bij vragen van bewoners en ook de Partij voor de Dieren hoe doorgaand verkeer, autoverkeer geveerd kan worden. Maar het OV kunnen we hier zeker niet zomaar weghalen. En het inrichten als 30 kilometer fietsstraat is...

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:37:20]:**

Ik zie een interruptie bij de heer Denneman van Volt.

Sander Denneman (Volt) **[05:37:24]:**

Ja, voorzitter. Ik hoor dat er gezegd wordt dat die Piet Nieuwlandstraat een belangrijke doorrijroute is voor fietsers. Maar hoe ziet GroenLinks het dan als je dat helemaal glad trekt? Want dan wordt het toch één rechte streep en een racebaan.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:37:41]:**

De heer Dekkers.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[05:37:42]:**

Nee, ja. Dat is een beetje herhaling van discussie bij een interruptie. We denken dat comfort voor doorgaande fietsroutes heel belangrijk is. Tegelijkertijd hoeft dat niet uit te sluiten dat er ...verkeersbeschermende maatregelen voor auto's getroffen worden. En volgens mij is dat onderdeel van de volgende fase van het overleg. U vervolgt uw betoog. Wij denken inderdaad dat er echt aanvullende snelheidsschermen nodig zijn... ...zeker op stille momenten. Is het college bereid om samen met bewoners te kijken of... Bijvoorbeeld die maatregel voor passeerplekken voor bussen. Of dat wel of niet kan en al of niet met verwachtingsmanagement over wat de uitkomst is. Ook zebrapaden kunnen helpen om snelheid te beperken en veilig over te steken. We zien hier de redenering dat op 30 kilometer straten een zebrapad niet nodig zou zijn. Wij zijn het daar niet mee eens, niet op deze route. En we wachten eigenlijk al veel te lang op de voetgangersnota om hier een discussie over te kunnen voeren. is het college bereid om nadrukkelijk ook zebrapaden en dan niet alleen bij het Willem van Noordplein te overwegen. En ik sluit me aan bij de vraag van Utrecht Nu over het meten van trillen van de bussen en dan over de toekomstige zwaardere bussen in plaats van de bestaande bussen.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:39:11]:**

Dank u wel. Ik ga nu door naar het CDA, dan de Partij van de Arbeid als nagekomen verzoek. Blijft alleen maar de heer Paalman van Horizon nog over. Die wilde niet het woord voeren op dit onderwerp. Dan ga ik naar het CDA. Mevrouw Zwinkels.

Jantine Zwinkels (CDA) **[05:39:27]:**

Dank voorzitter. Inderdaad een korte aanvullende bijdrage. Ik ben zelf ook meermaals in de wijk wezen kijken met bewoners, net als andere raadsleden overigens. Met name ook ten aanzien van die trillingen veroorzaakt door vaak te hard rijdende bussen en ook het slechte asfalt. Nu hebben we inderdaad ook de herinrichting te pakken. Eens met Volt en D66 om goed te kijken naar snelheidsremende maatregelen. Aanvullend daarop, als CDA Utrecht bepleiten wij al langer de aandacht voor de voetganger... Ik denk dat bewoners ook een heel mooie website hebben gemaakt waarop ze laten zien hoe dat kan. Dat steunen wij van harte. En hetzelfde geldt voor ontmoeting in Utrecht. En ja, het belang van mooie pleinen waarin je fijn kunt verblijven en onthaasten. En daar komen we ook later nog met een eigen voorstel op ten aanzien van pleinen voor heel Utrecht. Maar dit laat maar eens zien dat al die onderwerpen hier ook weer allemaal aan bod komen. Dank u wel.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:40:28]:**

Ik ga naar de heer Stam van de Partij voor de Arbeid.

Titus Stam (PvdA) **[05:40:31]:**

Ja, voorzitter. Gezien de tijd gaan we het echt heel erg kort houden. Ook wij hebben met de bewoners gesproken en zijn langs geweest op locatie. En we vinden het ook dan des te belangrijker dat de tuinwijkroute wordt aangepakt. En uit volledigheid kan ik me aansluiten bij de vragen van GroenLinks en D66 en CDA met betrekking tot de trainingen. En kijk uit naar de antwoorden van het college.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:40:54]:**

Dan is er niemand meer die aan het woord kan komen die dat nog zou willen. Ik kijk de wethouder aan. Die heeft echt een paar minuten nodig. Dus ik schors de vergadering voor vijf minuten. En dan zie ik u graag in goede gezondheid weer terug. Dank u.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:53:39]:**

Gemeente Utrecht

Ik heropen de vergadering. Als de fractie van Utrecht nu ook plaats kan nemen, dan graag. Aan de orde is de beantwoording van de vragen door het college. Ik geef het woord aan wethouder Maatoug.

Senna Maatoug (College) **[05:53:55]:**

Dank u, voorzitter. En voordat ik met beantwoording begin, ook vanuit vak C, zoals we dat hier noemen, felicitaties aan commissielid Van Dijk voor de eerste bijdrage in een debat. U heeft een goed onderwerp gekozen om voor het eerst mee te doen, voor zitter. Voorzitter, we onderzoeken welke snelheidsremmende maatregelen we kunnen nemen. Verder bovenop wat we al gaan doen. Dus 30 kilometer werd een paar keer genoemd. Dat is nog niet ingevoerd. Dus dat is er eentje die we nog gaan nemen en we kijken daarbij of het mogelijk is om drempels toe te voegen. Dat En ik wil uw raad ook wel meenemen in het dilemma waarom we dat nu nog niet besloten hebben. Bij drempels bestaat het dilemma tussen de snelheid, we weten dat het remmend werkt, maar gezien de ondergrond en ook de aandacht vanuit de wijk voor de trillingen, willen we zeker weten dat dat niet heel erg trillingversterkend is. Dus dat is een van de redenen waarom wij die aanvullende maatregel nog niet genomen hebben. Want die balans tussen snelheid remmende en trilling moet wel goed zijn, gezien ook de zorgen die bewoners hebben uitgesproken. Voorzitter.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:55:00]:**

Dat roept een... Interruptie op bij het CDA. Mevrouw Zwinkels.

Jantine Zwinkels (CDA) **[05:55:05]:**

Ja, dank voorzitter. Mij lijkt dus drempels totaal niet wenselijk gedeeld op die trillingen. Want dan verergen we alleen dat probleem maar. Waarom kunnen we niet een soort van bermen, obstakels neerzetten zodat daar omheen gereden moet worden? En op die manier de snelheid geremd wordt, om maar een voorbeeld te geven. Ik hoop toch echt dat we niet nog meer drempel gaan toevoegen op deze route.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:55:25]:**

De wethouder.

Senna Maatoug (College) **[05:55:26]:**

Dank voor deze suggestie. En dit is precies hoe we kijken. Dus ik ga zo de vragen beantwoorden. Op sommige plekken is het te smal. Dus dan kan je een berm niet toevoegen, want er is geen ruimte. Dan creëer je onveiligheid. De meest effectieve snelheidsvermindende maatregelen zijn bijvoorbeeld drempels. Maar dat is een reden waarom we daar nog niet voor gekozen hebben.

Want als dat trillingen verhoogt, dan gaan we dat niet doen. En ik vond het gewoon belangrijk om uw raad mee te nemen. Zo pakken we dat aan. Want we doen het ook met de ruimte die er is en alle doelen die we hebben. Waarbij... Het meest extreme is, je doet de straat helemaal dicht en dan kan er niks meer rijden. Dat is het allerbeste voor de verkeersveiligheid. Maar dan heb je geen mobiliteit in de stad. Ik chargeer een beetje. En zo puzzelen we in die ruimte. Ik nam u mee in de overwegingen. Zo geldt dat voor een berm en zo geldt het ook voor drempels. Dus we hebben dat nog niet gekozen omdat we die trillingen zo serieus nemen.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:56:15]:**

Mevrouw Zwinkels, in vervolg.

Jantine Zwinkels (CDA) **[05:56:18]:**

Dank voor het antwoord. Als die keuze dan nog niet gemaakt is, wanneer gaan we daar dan over geïnformeerd worden? Over die afweging en over de daadwerkelijke keuzen? Want dit dossier, we hadden het er net even in de schorsing over. Het speelt natuurlijk al jaren, dus wanneer komt daar dan duidelijkheid over?

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:56:32]:**

De wethouder.

Senna Maatoug (College) **[05:56:33]:**

Voorzitter, ik beantwoordde de vraag van Volt. Die zei doe aanvullend. Toen zei ik dit is waar we nu naar kijken. Hebben we nog geen keuze over gemaakt. Mocht dat er wel uitkomen als de trillingen bezwaren zijn weggenomen. Dan wordt dat in de volgende stap aan u gemeld. Dus zodra we dat soort keuzes maken melden we dat aan u voorzitter. Zo zijn er nog een aantal andere, daar kom ik zo bij de specifiekere beantwoording, vraagstukken die we nog aan het meenemen zijn in de precieze inrichting. Ook naar de reacties vanuit de wijkvoorzitter.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:57:07]:**

Interruptie Volt, de heer Denneman.

Sander Denneman (Volt) **[05:57:10]:**

Ja, dank u wel voorzitter, wellicht komt de wethouder nog maar parkeersluizen in overweging nemen.

Senna Maatoug (College) **[05:57:18]:**

Voorzitter die nemen we nu niet mee in overwegen is het eerlijke antwoord. Ik ga door met de beantwoording.

Sander Denneman (Volt) **[05:57:25]:**

Waarom niet, voorzitter?

Senna Maatoug (College) **[05:57:28]:**

Waarom we sluizen niet meenemen? Omdat die op dit moment niet passen in het ontwerp en ook een andere omgevingsfactoren vragen. En ook gezien de ruimte niet passend zijn. Maar als u daar in detail meer over wilt weten, dan... Zou mijn suggestie zijn een technische vraag, voorzitter? Ik ga door naar de volgende vraag over de breedte. Voorzitter, werd ook al genoemd in het debat, op deze route rijdt buslijn 1. En vanwege deze buslijnen wordt de weg wel versmald naar 6,5 meter. Maar verdere versmalling is voor het OV niet mogelijk. We richten de straat vergelijkbaar in met de Burgemeester Reigerstraat. En met deze aanpassingen richten we de straat wel een stuk smaller in dan de circa 9 meter die nu aanwezig is. Waarom kiezen voor een dubbele bushalte voor het badhuis? Dat was ook een vraag van Volt. Voorzitter, verplaatsing van de bushalten is voor gekozen vanwege de bereikbaarheid van de voorzieningen en zorgt voor een overzichtelijk plein. Het zorgt ervoor dat het verkeer langzamer rijdt op Willem van Noordplein en dit verhoogd is en daarmee verhogen we de verkeersveiligheid. Dan de Abraham Bloemerstraat, voorzitter. Op dit moment geldt op de Tuinwijkroute nog geen snelheidslimiet van 30 km per uur. Dat gaan we wel doen. En het is dus de bedoeling dat het verkeer op de tuinwijnroute gaat naar 30 km. En de straten worden dus ingericht met een 30 km uur uitstraling. Denk aan het rode asfalt en meer groen. En dit draagt bij aan het verlagen van de snelheid. En daarmee helpt het ook bij het verminderen van de trilling. En dat zien we ook in de wegen waar het tot nu toe is. En we hebben eerder in het uitgebreide 30 km por uur debat gehad over... De resultaten en evaluaties uit andere steden. Maar ook hoe we dat hier in ons gemeente doen. Met de aanpak van 30 kilometer voorzitter. Dan de zorg van bewoners. Het hek was de vraag ook van Volt. In eerste instantie wilden we het plantsoen meer betrekken bij het plein. En daarom hadden we het hek weggehaald. Uit reacties van de omgeving bleek dat er toch veel waarde werd gehecht aan het heg. En waarom staat hij nu weer in het ontwerp. Maar met een andere vormgeving. Op sommige plekken is er nu een soort... overgang ingetekend. Dus we gaan niet voor een hard hek, maar naar een groene scheiding die wel de functie van het hek heeft. Dat is de aanpassing die we gedaan hebben op basis van de reactie, voorzitter. En de invulling daarvan werken we in de volgende fase van het project uit, voor zitter.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[05:59:58]:**

Dat roept een interruptie op bij de Partij voor de Dieren. Mevrouw Sasbrink.

Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren) **[06:00:00]:**

De hek wordt niet weggehaald, maar er komt een groene scheiding terug. De impressies die in de stukken staan, is dat een soort laag struikgewas? Deelt de wethouder dat dat niet die beschutting geeft voor bijvoorbeeld als je daar met je kinderen wilt picknicken, die het huidige plantsoen wel biedt?

Senna Maatoug (College) **[06:00:23]:**

Voorzitter, eind dit jaar komt het VO en daarin wordt dat ook beter ingetekend en de precieze invulling. En ik gaf ook aan, er zat een hard hek, daar waren we van uitgegaan. Toen kwam de reactie van bewoners, dit is de reactie en hoe we het plan weer hebben aangepast. En Ik denk de precieze invulling van de beplanting, de groene scheiding, hoe je die ingeeft. Daar zijn we mee bezig om zo goed mogelijk dat overgangsgebied te hebben en de functie en de bescherming van dat hek. Dus die zorg hebben we goed gehoord. Maar wij vonden dit een goede reactie om ook wel het voordeel te hebben van die aansluiting, terwijl je wel de beschutting hebt die de wens is vanuit de bewoners, voorzitter.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:01:05]:**

Mevrouw Sasbrink, u vervolgt.

Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren) **[06:01:07]:**

Ja, dank voorzitten. Want nu heeft de wethouder het voordeel van die aan- sluiting, maar ik zou eigenlijk een stap terug willen doen en vragen waarom vindt de wethouder het überhaupt nodig om dat Willem van Noordplantsoen aan te pakken, gezien het nu al een goeie functie voor de wijk heeft?

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:01:22]:**

De wethouder.

Senna Maatoug (College) **[06:01:23]:**

Voorzitter, dat is een van de vragen die ook gesteld is in de inbreng van het Rij van de Dieren, dus daar kom ik zo meteen bij. Ik ga door met de beantwoording van Volt over de meer snelheidsbeperkende maatregelen. Ik gaf net al aan bij de eerdere beantwoording, we zijn dus aan het onderzoeken, ik gaf een voorbeeld over drempels en bij de publicatie van het VO eind dit jaar komen we hierop terug wat het eindpunt is geweest, gaf ik ook

net aan richting het CDA. Voorzitter, dan rood asfalt was de vraag. De agendering is hier ook vanwege de schriftelijke vragen. Dus zoals u heeft kunnen lezen hebben we ook in de schriftelijke vraag en de beantwoording gekozen voor rood asfalt. Ook op de Pieter Nieuwlandstraat. Dit doen we omdat deze straat een belangrijk en veel gebruikte schakel is in het fietsnetwerk. ...en onderdeel is van het regionale fietsnetwerk. U heeft in het verleden veel debatten gehad over waarom wel een rood asfalt, waarom niet klinkers. Die argumenten zijn gewisseld, dat hebben we in de schriftelijke vragen ook weer aangegeven. Het zorgt voor meer fietscomfort, ontsluiting en daarnaast zorgt het roodasfalt ervoor... ...dat het duidelijk is voor fietsers hoe de routes door de wijk lopen... ...en het zorgt voor continuïteit van de routes en stimuleert fietsen om deze route te gebruiken... En verder maakt het voor de automobilist duidelijk... dat deze zich in alle straten bevindt op een route... waar fietsers een prominente plek hebben op de weg. Het draagt daarbij aan een veiligere straat... zodat fietsen sneller midden op de rijbaan kunnen komen te fietsen en zij duidelijker een voorkeurspositie hebben. En het is ook duidelijke voor automobilisten dat zij op een fietsstraat rijden.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:02:59]:**

Interruptie van Volt, de heer Denneman .

Sander Denneman (Volt) **[06:03:01]:**

Ja, dank u wel, voorzitter. Deelt de wethouder met mij dat als het eigenlijk vooral om de kleur gaat dat het ook best klinkers kunnen zijn in de kleuren rood wat toch beter is voor de hittestress en de afwatering?

Senna Maatoug (College) **[06:03:16]:**

Voorzitter, ik wil voorkomen dat we hier een herhaling van 30 kilometer debat... en ook over het klinker-asfaltdebat. Ik weet dat daar heel verschillend over gedacht wordt in de Raad... en daar is uitvoerig over gesproken in de weging van die argumenten ook. En ik gaf net in de beantwoording aan... dat de aansluiting en herkenbaarheid voor het college van belang was... En ik denk gezien de tijd en ik alle vragen goed wil beantwoorden, ik het daar nu voor bijhouden, voorzitter. De volgende vraag van Volt over bewoners. Eigenlijk ging daar het interruptiedebat over. En in het afwegingskader hebben we ook in de schriftelijke vragen aangegeven dat we rood asfalt toepassen op het hoofdfietsroute. En dat hebben we in dit geval ook gedaan. Dan kunnen de wensen van bewonERS meegenomen worden in de verdere uitwerking van de plannen, was de vraag van Volt. We hebben wensen en belangen opgehaald bij bewoners voor afgaand aan het opstellen van het IPVE en het FO. Bij het concept hebben we bewoners om reacties gevraagd en dit zullen we opnieuw doen bij het VO. Ik loop even een paar dingen langs, zodat u dat in één keer in overzicht heeft. Op basis van de reacties op het IPV en het VO hebben we het ontwerp op vier hoofdpunten aangepast. Eén, in de indeling van de stoepen op de

Pieter Nieuwlandstraat passen we incidenteel inhammen toe met extra stoep ten koste van het groen om zo meer verblijfsruimte te creëren. Dat zat er niet in, is aangepast. Twee, we voegen circa vijf autoparkeerplaatsen op de Antonius Matthäuslaan toe ten koste van fietsparkeren. Drie, we passen op sommige stukken een zachte scheiding toe waar het interruptiedebat over ging tussen het plantsoen en het plein ter vervanging van de beschermde functie van het hek. En vier, bij het uitwerk van het ontwerp wisselen we waar mogelijk de locatie van groen fiets parkeren naar auto parkeren in de functiestrook op basis van de binnengekomen reacties. En zoals u weet, na het vaststellen van het IPV EFO werken we het ontwerp uit naar een voorlopig ontwerpen. En dat wordt weer de reactie met de omgeving besproken via onder andere een informatieavond. En via die lijn heeft de buurt dus weer inspraak. Dan ben ik bij de vraag van de VVD-voorzitter. Er werd gevraagd om reflectie over de schriftelijke vragen. Ik ben blij dat ze opnieuw zijn ingediend, dat we het op die manier gedaan hebben. In de eerste beantwoordingen hebben we geprobeerd, omdat er heel veel samenhang was van de vragen, grotere antwoorden te geven. te geven in de hoop daar de vraag goed mee te beantwoorden. En we hebben toen heel goed gehoord van de fracties... dat het daarmee niet specifiek genoeg was. En wij hebben ze nog een keer ingediend. Ik vond het in die zin een goed voorbeeld... over hoe we de informatie naar de raad geven. We hopen dat de tweede beantwording meer naar de wens was... en ook elke vraag beantwaard heeft. Ik hoop dat u weet dat de intentie altijd is... uw vraag vanuit de raadt goed te be antwoorden... en fijn dat u ons op bewijst als dat niet zo is. Dan de herinrichting naar 30 kilometer. En de zorgen voor veiligheid. Voorzitter, het verkeer op de Tuinwijkroute is al afgenomen als gevolg van het afslagverbod op de Oude Noordkaatstraat. De Tuinwijkeroute is het vervolg op de Fon, zeggen we dan, de fietsroute om de Noord. Hier is al gekozen om de straat als vie straat in te richten. En hiermee krijgt de gehele fiets route een heldere en eenduidige inrichting. Nou ja, het interruptiedebat wat ik net met Volt had. En dit vinden we belangrijk vanwege de herkenbaarheid. Fietsstraten hebben in combinatie met 30 kilometer het voordeel om fietsers meer prominent op de rijbaan te laten rijden, waardoor de kruispunten compacter kunnen worden en er meer zicht ontstaat vanuit de zijwegen. Als voorbeeld is het kruespunt ten hoogte van de molen Adelaarstraat, Hoopakker, Merelstraat. En de keuze fietsstraat ondersteunt het weghalen van de huidige VRI. Dan was de vraag van de VVD waarom zo'n groot project? Voorzitter, het gaat hier om een mobiliteitsproject waar ook gekeken wordt of er een combinatie kan worden gemaakt met het onderhoudsprogramma van de openbare ruimte. En u kent de intentie van het college om werk met werk te maken, zodat je maar één keer last van overlast hebt vanwege werkzaamheden. En hier leidt de combinatie met het werk aan onder andere riolering tot een bredere aanpak verdeeld over meerdere straten. En dat is daarmee ook de vraag over budget en prioritering. Wij hopen met werk met werkmaken de overlast te verminderen, maar ook efficiëntiewinsten te pakken, omdat we daar toch al aan de slag gingen met rioleren, voorzitter. Dan, de uitvoering moet worden gestart. Voorzitter, sympathiek, maar dat kunnen we jammer genoeg niet toezeggen. Want we moeten eerst onderzoeken wat er mogelijk is in de fasering in het project. Ook in samenhang met de fietsroute om de Noord. Want deze fasering hangt onder andere af van de eventuele omleidingsroute van de bus. Maar ik kan deze wens wel meenemen als we daar naar die puzzel kijken. Dat kan ik wel toezeggen. Maar de uitkomst hangt echt af van het gene wat ik net aangaf.

Dan de Willem van Noordstraat. Voorzitter, op 30 kilometer wegen kan er overal overgestoken worden. Toch voegen wij extra oversteekplekken toe op alle straten. Zodat er duidelijke oversteekplekken zijn. En deze worden geplaatst bij plekken waar al snelheidsremmende maatregelen willen plaatsen. Dus zo combineren we dat. Dan was de vraag van de Partij van de Dieren, voorzitter. Kan het ontwerp soberder? Ik gaf net al richting de VVD aan. We kiezen ervoor om werk met werk te maken. Juist vanuit soberheid. Doordat we hier en het asfalt moeten vervangen en de riolering moeten vervingen. hebben we nu de kans om dit project aan te pakken. En hier besparen we op lange termijn middelen mee, voorzitter. Dan was de vraag over de zijstraten. Nee, de Groene Berm, voor zitter. Een Groene Bern is er nu niet. En dat is niet omdat we dat niet wensen, maar omdat daar nu geen ruimte is. Ten hoogte van de kruispunten, daar waar uitgewisseld kan worden, bekijken we of er wat aan vergroening kan komen. Maar gezien de breedte is er geen ruimde. Voor een goede middenberm. Dan was er nog de suggestie van de knip Weertsingel. Voorzitter, het afsluiten en knippen van delen in de stad vraagt om een stadsbrede benadering. Tot nu toe bleek een knip niet nodig om de gewenste doelen te bereiken. En dus is dit niet onderzocht. Dat is het antwoord op dit moment, voorzitter. Dan de vraag van Een Utrecht.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:09:09]:**

Interruptie, Partij voor de Dieren. Mevrouw Sasbrink.

Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren) **[06:09:12]:**

Ja, want het was niet nodig voor de gewenste doelen, zegt de wethouder. En tegelijk zegt ze, ja maar het moet die breedte hebben om die doorstroming te kunnen doen. Is het dan niet als je doel is leefbaarheid toch nodig? Of in ieder geval misschien het onderzoeken waard wat een knip zou doen, zodat je misschien wel ruimte hebt voor versmalling en een groene middenberm?

Senna Maatoug (College) **[06:09:36]:**

U weet dat wij als college daar waar we kunnen knijpen, dat dat boven knippen gaat. Maar op het moment dat de situatie onverantwoord is, zetten we die stap. En op basis van de analyses nu is dat niet nodig. Maar als die situatie verandert, dan verandert ook het oordeel van het college.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:09:54]:**

Mevrouw Sasbrink in vervolg.

Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren) **[06:09:55]:**

Ik zou dan aan de wethouder willen vragen. Zou het niet toch interessant zijn om te onderzoeken wat het oplevert als je dit doet... wat je dan een extra ruimte op de fotolastroute kan creëren om misschien toch voor een smaller profiel te kiezen. Zou u die vraag willen herhalen, vraag ik via de voorzitter? Mijn vraag is of als je het effect onderzoekt van wel zo'n knip daar, of je dan kan onderzoeken wat het effect is op de fotolasroute, zodat je daar misschien minder verkeer hebt, doordat je voor die knip hebt gekozen, zodat er misschien wel ruimte komt voor een smalle profiel.

Senna Maatoug (College) **[06:10:31]:**

Voorzitter, ik snap de vraag. Maar op basis van de analyse die wij nu hebben gedaan is dit de voorkeur die we hebben gehad. Dan Een Utrecht. De klachten over de verhoogde verkeersdruk, voorzitter. Het afslagverbod heeft gezorgd voor afname van verkeer op de Fotolas route. De fietsroute om de Noord en de Tuinwijk route. Dit verkeerd is op de ontsluitende wegen gekomen die hier in principe...

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:10:56]:**

Interruptie, Partij voor de Dieren. Nogmaals.

Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren) **[06:10:58]:**

Sorry wethouder we gingen door met de volgende partij. Maar had mij beloofd om in de reactie op mijn vragen terug te komen op de noodzakelijkheid van de aanpak van het plantsoen?

Senna Maatoug (College) **[06:11:08]:**

Dat klopt, die heb ik niet gedaan. Even kijken. Voorzitter. Ik ga even door met de vraag van Een Utrecht en beloof aan het einde van mijn beantwoording op deze vraag van de Partij van de Dieren terug te komen, want ik hem in zijn volledigheid wil beantwoorden. En dan ben ik bij de eerste vraag van EenUtrecht.

Senna Maatoug (College) **[06:11:41]:**

Die had ik al beantwoord. Ik had aangegeven de fotolasroute en de tuinwijkroute. Dus ik ga naar de volgende vraag. Sorry, voorzitter. Dat ging over de herasfaltering die heeft plaatsgevonden in zomer 2023. Voorzitter, we hebben hierop gereageerd naar aanleiding van de raadsvraag in 2022. Het vervangen van de toplaag van het asfalt moet op kort termijn gebeuren, gezien de slechte staat hiervan. En we konden dus niet wachten omdat

de staat te slecht was. We wisten dat de herinrichting nog even op zich zou wachten en er zou een risico zijn op onveilige situaties, extra trillinghinder en schadeclaims. Als we het steeds met kleine ingrepen zouden repareren, zou het op lange termijn duurder zijn. En toen hebben we ervoor gekozen om het in één keer goed te doen.

Senna Maatoug (College) **[06:12:27]:**

Voorzitter, ik ben dan bij de eerste vraag van Link over auto en de bus. Die heb ik bij de eerdere fracties beantwoord. Dan ben ik bij Utrecht Nu. De parkeerplaatsen. Even kijken. Dit zijn hoofdfietsroutes. In het afwegingskader hebben we gekozen voor rood asfalt op hoofdpiet routes. We herkennen het spanningsveld tussen duurzaamheid en comfortabele fietsroutes. Voor hoofd fietsroutes kiezen we hierbij voor comfortabele fiets routes. Dit is belangrijk voor het hele fietsnetwerk in de stad, voorzitter. Dan even kijken. Interruptie bij de heer Bos.

David Bosch (UtrechtNu!) **[06:13:07]:**

Voorzitter, dat gaat er totaal niet in op wat ik zeg. Dat is gewoon een herhaling van waarom je een fietsstraat wil. Dat gaat niet in om de bureaucratische truc om daar gewoon te zeggen we gaan minder vergunningen geven. Dat was wat ik vroeg. Dank u wel.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:13:25]:**

Ik schors even één minuut. Ja, we openen de vergadering weer.

Senna Maatoug (College) **[06:13:36]:**

Ja voorzitter.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:13:37]:**

Ik hoop dat het weer goed gaat.

Senna Maatoug (College) **[06:13:40]:**

We hadden de vraag van UtrechtN u op tweeën gesplitst. Maar ik ga dan nu meteen door naar de parkeerraillons. Er blijft voldoende ruimte in de parkeerraillaons om auto's te parkeren is het antwoord. En de parkeerdruk in de directe omgeving van de Tuinwijkroute is circa 83%. En met het verwijderen van de voorgenomen circa 60 parkeerplaatsen, stijgt de parkeerdruk met 1 tot 3 procent. Het uitgangspunt in deze omgeving is dat we 90 procent als maximale parkeerdruk willen aanhouden, zodat er voldoende parkeer plek is.

En ik heb net aangegeven dat van de vier punten die gewijzigd zijn, dat we heel gericht vijf plekken hebben toegevoegd, daar waar de reactie zo was dat we dat vorm konden geven. Daar ga ik verder, voorzitter. Want er was ook de vraag of er rekening gehouden is met de zwaardere nieuwe bussen vanuit Utrecht Nu. Voorzitter, er rijden nu al elektrische bussen en op dit moment weet de provincie nog niet of de nieuwe elektrische bussen... ...van een nieuw concessie zwaarder zullen zijn dan de huidige. Dus dat is voor ons nog geen bekende informatie.

David Bosch (UtrechtNu!) **[06:14:40]:**

Dat is tegelijkertijd ook best wel een raar antwoord, want die bussen zijn al lang gepresenteerd. Daar heeft de gedeputeerde al naast gestaan, naast die Chinese Yutong-bussen. Dus die gegevens moeten gewoon beschikbaar zijn bij het provinciehuis.

Senna Maatoug (College) **[06:14:57]:**

Voorzitter, we hebben dit net nagevraagd. De provincie achterkant is echter klein dat er nieuwe bussen zwaarder zijn, maar totdat wij daar volledige, precieze, feitelijke informatie over hebben, kan ik niet iets anders zeggen dan dat het nog niet bekend is. Ik vind het belangrijk om daarin feitelijk te blijven.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:15:14]:**

Even via de microfoon, de heer Bosch. Dat geldt wel als interruptie, want de wethouder heeft geantwoord.

David Bosch (UtrechtNu!) **[06:15:22]:**

Dan heb ik een punt van orde, voorzitter. Komt de wethouder hier ook op terug? Want dat is natuurlijk halfslachtig. Want ik kan daar nu niet op antwoorden. Dan kom je daar op terug normaal gesproken.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:15:31]:**

Ja, dan ga ik dat toch als interruptie tellen. Want u bent niet tevreden met de beantwoording door de wethouder.

David Bosch (UtrechtNu!) **[06:15:37]:**

Dat accepteer ik niet, want dan gaan we schorsen.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:15:40]:**

Nee, u bent geen punt van orde. U bent niet tevreden. Ik wil nu een schorsing voorzitter. Daar krijgt u een schorsing. Ik schors de vergadering voor 5 minuten.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:16:45]:**

De gelegenheid om even zijn vraag te verduidelijken. Gaat u gang.

David Bosch (UtrechtNu!) **[06:16:48]:**

En ik wil even zeggen dat ik de voorzitter niet zo direct had moeten afvallen. Dat spijt mij ten eerste.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:16:54]:**

Stel ik zeer op prijs.

David Bosch (UtrechtNu!) **[06:16:56]:**

Ik had graag een toezegging van de wethouder dat daar dan alsnog op teruggekomen wordt.

Senna Maatoug (College) **[06:17:00]:**

Dank u wel. Voorzitter, in aanvulling op beantwoording die ik net gaf. Ik vond het belangrijk om, want er in het debat ontstond de indruk dat de bussen zwaarder waren. Wij zijn daarna gegaan bij de provincie. Die gaf aan, wij weten dat op dit moment niet zeker. De inschatting is van niet. Maar ik kom bij u terug op het moment dat dat wel zeker is. En dat zeg ik toe, voorzitter, aan Utrecht Nu. En that zal ik meenemen in de eerstvolgende brief die passend is bij dit onderwerp.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:17:32]:**

Concreet datum of termijn? Ja. G4 die vraagt om...

Senna Maatoug (College) **[06:17:35]:**

Voorzitter. Ik...

Senna Maatoug (College) **[06:17:43]:**

Ik neem het mee in de... Ik ga zo aan het einde van het debat de termijn zeggen van de brief waarin ik terugkom op wanneer ik dit meeneem. Dan ga ik nu door met de beantwoording.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:17:53]:**

Gaan we eerst even de beantwoording doen en daarna komen we dan met een toezegging. Met dank aan de Griffier voor zijn initiatief om ons scherp te houden. De wethouder heeft het woord.

Senna Maatoug (College) **[06:18:03]:**

Dank.

Senna Maatoug (College) **[06:18:06]:**

Voorzitter, dan was er een vraag over het doorschuiven van het verkeer onder andere naar de draaiweg. Dat is een belangrijke vraag, want dat is ook een debat wat we met elkaar hebben over... ...hoe zit het netwerk nou in elkaar en op welke manier is het overbelast of niet. En omdat ik daar precies in wil zijn, is jammer genoeg het antwoord dat ik nu geef... ...is daar kunnen we nu nog geen antwoorden op geven. We verwijzen naar de Noordport studie die gaat lopen... En bewoners over is geïnformeerd. En mocht uit het onderzoek blijken dat er tijdens de uitwerking naar het voorlopig ontwerp van de tuinwijkroute nog aanleiding zijn om de aanvullende maatregelen te nemen op deze route, dan kunnen we dat nog verwerken afhankelijk van de kosten en ruimte. En ik zou u als raad graag opwijzen dat u er verzocht heeft, volgens mij op basis van het verzoek van D60, om die netwerkstudie te doen. En die gaan we, en dat gaat ook over deze wegen, hopelijk met elkaar uitgebreid bespreken. Maar dat gaat over niet individuele straten, maar ook hoe het op elkaar aansluit. En we willen voorkomen dat er waterbedeffecten zijn. Maar dat geldt niet alleen maar hier, dat geld op heel veel plekken. Ik ben daarom blij dat de Raad om die studie gevraagd heeft.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:19:10]:**

De commissie in dit geval volgens mij. Maar ik krijg nog een nieuwe interruptie van de heer Bosch van Utrecht Nu.

David Bosch (UtrechtNu!) **[06:19:15]:**

Ja, want ik vraag me dan toch af als je dit dan weet en er bij de draaiweg van alles plaatsvindt. Dat je dat niet meeneemt in het geheel als je dan de tuinwijkroute gaat upgraden. Dat kan ik me gewoon niet voorstellen dat het college daar gewoon geen antwoord op heeft. Ik vind dat eigenlijk best ontluisterend eerlijk gezegd voorzitter. De wethouder.

Senna Maatoug (College) **[06:19:34]:**

Ja voorzitter, daarom gaf ik aan dat het zo belangrijk is... ...dat we die netwerkstudie gaan doen. Want eigenlijk is de kernvraag... ...en dan komen we toch op een vrij fundamenteel debat... in deze commissie en in de raad veel hebben... hoeveel auto's kunnen we hebben ook met de groei van de stad? En wat betekent dat voor verkeersveiligheid? En op dit moment werken we in de infrastructuur er is... terwijl de toename van bewoners groot is. En ook op sommige plekken echt van het autoverkeer. En wat dat betekend voor het hele vervoersnet... en hoe dat op elkaar aansluit, dat is een vrij fundamentele vraag. Dus dat heb ik ook gezegd in de beantwoording toen... toen verzocht werd naar aanleiding van het draaiweg. Dit zou zomaar grote consequenties kunnen hebben, de resultaten van dat onderzoek... voor hoe het hele netwerk eruit ziet. Maar op dit moment werken we met het netwerk dat we hebben.

David Bosch (UtrechtNu!) **[06:20:21]:**

Ja, maar daarmee geeft het college toch eigenlijk gewoon toe dat het gedane maatregelen in het verleden gewoon als gevolg hebben dat je nu met dit soort dingen zit. De auto is weggedacht terwijl die niet weg was. Deelauto is op allerlei momenten geknipt en geknepen. Maar die is er nog steeds. Sterker nog, laatst lazen we er zelfs weer meer auto's in Utrecht zijn. Hoe gaat het college hier dan steeds maar mee doorgaan? Dan ga je de draaiweg knijpen, dan gaan we het probleem weer verplaatsen. Wanneer stopt het college met dit soort zaken? Voorzitter. De wethouder.

Senna Maatoug (College) **[06:20:57]:**

Ik ben echt heel blij dat deze vraag gesteld wordt. Want ik zie ook in de raad en ook in debatten dat we met elkaar hebben, we willen heel veel en en en. En we zien het ook in wensen van bewoners, wat heel terecht is. Maar uiteindelijk, de beste manier voor verkeersveiligheid... is van elke straat een autolieuwe straat maken. Maar we willen ook een toegankelijke stad hebben. En dan zijn we constant bezig met hoe je dat in balans doet. Dat zijn hele fundamentele vragen. De keuze die dit college maakt... ...is, en daarom gaan we naar 30 kilometer per uur... ...daarom doen we de maatregelen die we doen, daarom hebben we ook de wegversmalling... ...dat zijn maatregen die we nemen. En er zijn verschillende doelen die je met elkaar in balans houdt. En om heel eerlijk te zijn, voorzitter, zien we dit dus ook als een aanmoediging... ...en is het dus echt heel belangrijk dat de groei van auto's heel beperkt blijft in de stad... ...omdat we anders in het netwerk dat we hebben dat gewoon niet kunnen faciliteren.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:21:52]:**

Heer Bosch, ten slotte, laatste vraag.

David Bosch (UtrechtNu!) **[06:21:55]:**

Maar dat gaat nog steeds uit van we willen heel graag dat er minder auto's zijn. Ik wil ook heel graaf dat er bepaalde dingen zijn en die krijg ik ook nooit. Het is gewoon zo van, en daar waar het auto luw is, is het een stuk veiliger. Ik ken genoeg plekken die auto luwe zijn geworden waar het alleen maar onveiliger is geworden. Waar het alleen meer onoverzichtelijk is geworden, waar iedereen fietst, loopt, skateboardt, alles door elkaar, auto's. Ik zie gewoon niet waar het college dit vandaan haalt dat het daar veiliger wordt. Ik zou dat graag toch een keer nog willen horen.

Senna Maatoug (College) **[06:22:24]:**

Voorzitter, in het interruptiedebat net met de Partij voor de Dieren... ...werd de suggestie voor de knip gedaan. Daar kiezen we nu niet voor. Maar ik gaf ook aan, als die cijfers veranderen... ...dan is dat wel een beleidsmaatregel die we ter overweging hebben. En dat moet je altijd in samenhang doen met het netwerk. En daarnaast, voorzitter... ...we hebben botsende belangen. Namelijk, we willen een fijne plek om te wonen. Je wil ook goed je kunnen vervoeren. En het is onze taak voor alle bewoners... ...voor de bewoner die aan deze straten wonen... En wij proberen dat expliciet richting u te doen en ook uit te leggen waarom we voor het ene kiezen en niet het andere. En u houdt ons daar gelukkig heel scherp in, voorzitter.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:23:01]:**

Dank u wel, wethouder. Ik ga even naar de heer Usta van Denk voor een interruptie of interruptieserie. Maar daarna ga ik wel weer even de wethouders een hoeveelheid antwoorden geven voordat ik weer interrupties toesta. Met het oog op de voortgang, want we leven al om drie uur. De heer Usta. Nee, duidelijk waarvan akte.

Miraç Usta (DENK) **[06:23:19]:**

Ja, even terug op het onderlinge debatje tussen de wethouder en Utrecht Nu. Ik hoor de wenthouder allemaal dingen roepen die niet kloppen. Wat veiligheid betreft, een autoluwe stad of een autoluwe wijk of weg maakt het helemaal niet veiliger. Voetgangersverenigingen zijn eerder bij ons geweest en hebben aangegeven dat die auto's juist zorgen dat fietsers bijvoorbeeld wat langzamer en wat meer opgelet passeren. Dus ja, als de wethouder zegt we doen het voor de veiligheid, kunnen we dan gewoon eerlijk zijn en zeggen nee, het gaat niet om de veiligheid, we willen gewoon de automobilisten pesten. Wilt de wethouder dat eigenlijk

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:23:58]:**

De wethouder.

Senna Maatoug (College) **[06:24:03]:**

Voorzitter, ik vind het een ingewikkelde vraag. Want een van de dingen die we probeerden aan te geven is dat bewoners vaak voor hun eigen straat een andere wens hebben dan wat ze wensen voor de toegankelijkheid. Wat ik heel logisch vind. Wij gaan hopelijk binnenkort met elkaar praten als het onderzoek niet naar de netwerkstudie, maar specifiek naar de draaiweg. Je zult maar wonen aan zo'n weg, voorzitter. En als de denkfractie zegt, u wilt de auto wegpesten... dan zegt dit college, wat wij consequent doen... is de belangen van alle bewoners goed meewegen. En dat zijn hele moeilijke keuzes. Want aan de ene kant zijn het de bewoner die zeggen... ik woon aan zo'n hele drukke straat. Wat gebeurt hier? Kunnen mijn kinderen veilig naar school? En die vragen, ik wil minder verkeer hier. En aan de andere kant krijg ik de terechte vraag van de DENK fractie maar ik moet toch ook van A naar B kunnen als ondernemer in de stad? En we gaan niet ruimte bijtoveren. En die keuzes, die nemen we heel bewust. Dat is heel erg puzzelen. En dat vraagt ook ingewikkelde keuzES. En dát zijn de debatten die we met elkaar hebben. Nu ten aanzien van de Tuinwijkroute. En daar moeten we het doen met de ruimte die we hebben. Net de vraag over de berm. Past die wel of niet? Wens je hem wel of niet? Zo maken we die wegingen. Daar kunt u het mee oneens zijn. Maar dat is wel wat dit college zegt te doen. Voorzitter, ik zal proberen korter te zijn.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:25:20]:**

U moet het even opsparen, meneer Dekkers. Ik ga nu eerst terug naar de heer Usta van Denk. En dan even een paar minuten weer luisteren naar de wethouder. Meneer Usta.

Miraç Usta (DENK) **[06:25:33]:**

Ja, voorzitter, met alle respect. De wethouder kan me echt... aan haar zijde vinden als het om veiligheid gaat. Maar we hebben gezien dat de afgelopen tijd al die gelden, die middelen die zijn geïnvesteerd of weggegooid eigenlijk in wegen, goed functionerende wegen uiteindelijk resulteren in meer onveiligheid en meer verkeersdrukte. Er wordt ook soms argument gegeven dat de wegen juist betere doorstroom zouden hebben, maar

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:25:59]:**

Meneer Usta, ik moet u verzoeken een vraag te stellen. Want dit zijn wel hele lange interrupties. Dus een korte vraag graag aan de wethouder en dan kunnen we door.

Miraç Usta (DENK) **[06:26:09]:**

De vraag aan de wethouder is... Ziet ze dan niet in dat de werkelijkheid afwijkt van de theorie, dus de plannen? Of is dit eigenlijk de plan zelf? Dus meer verkeersopstoppingen om de automobilisten te pesten. Wat is het?

Senna Maatoug (College) **[06:26:28]:**

Voorzitter... De afgelopen jaren, met uitzondering van dit jaar, is een heel klein verschil, hebben wij een ontzettende toename van het aantal inwoners van deze stad gezien, zonder dat we een toename zagen van het antal auto's. Dat laat zien dat ons beleid werkt. Het moet beter werken, dat deel ik. Want we hebben nodig dat het beleidwerkt, want anders krijgen we hele onveilige situaties. En ik kijk uit naar die vervolgdebatten, ook naar aanleiding van de indicatoren. Zo hebben we onlangs nog een brief naar u gestuurd over de nieuwe mobiliteitscijfers, voorzitter.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:26:58]:**

Oké, dank u wel. U vervolgt de betoog en ik wil nu even een paar minuten gewoon even de wethouder aan het woord. Gaat uw gang.

Senna Maatoug (College) **[06:27:04]:**

Voorzitter, ik ben nu bij de beantwoording van D66. Ik heb, het ging over de aanpassing naar 30, die heb ik bij de vragen van Volt beantwoord. Dan de vraag over de nieuwe wegfundering en de trillingen, die hebben ik ook eerder beantwoord. Dan, voorzitter, de bushaltes. In het ontwerp wordt er rekening gehouden dat bij bushaltes fietsers er langs kunnen. Dus dit nemen we zeker als optie mee. Voorzitter ik ben nu bij de vragen van goed links en dat ging over de snelheidsremmende maatregelen. Voor zitter de wegen zoals ik eerder zei kunnen niet smaller. Bij passeerplekken worden de rijtijden voor de bussen te slecht en dat is niet wenselijk voor de bereikbaarheid op de route en het kost de provincie teveel geld door reistijdverlies en daarbij moeten we Dat dit soort wegen, vrachtwagens en bussen elkaar goed kunnen passeren, omdat het anders ook juist verkeersonveilig wordt. Dan zebrapad op 30 kilometer straat. Voorzitter, we zijn terughoudend met het toepassen van zebrabaden op fietsstraten. Ze kunnen een gevoel van schijnheiligheid geven en op de meest belangrijke kruispunten kunnen voetgangers in twee delen oversteken. Dan de vraag van de prijs voor de dieren die ik nog niet beantwoord had. Voorzitter, we willen meer verbinding maken tussen het plantsoen en de bebouwing... zodat het meer een verblijfplek wordt voor mensen, dicht bij de voorzieningen. Ik gaf net al aan door het weghalen van het hek wordt de oversteekplaats ook vergroot... en daarmee meer een leefplein en de ingrepen worden klein gehouden... zodat het zo min mogelijk kost, maar wel optimaal bijdraagt.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:28:42]:**

Interruptie, partij voor de dieren.

Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren) **[06:28:44]:**

Vindt de wethouder dan niet dat het nu al een verblijfplek is?

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:28:50]:**

Zo zie ik graag die interrupties, heel kort en bondig.

Senna Maatoug (College) **[06:28:55]:**

Voorzitter, dat willen we verbeteren. Daarom kiezen we voor deze maatregelen.

Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren) **[06:29:01]:**

Maar het is al een voorblijfsplek die goed gebruikt wordt. Waardeert de wetshouder dat niet? En is dat niet gezien dat het die functie al heeft, ook als je er niks aan doet?

Senna Maatoug (College) **[06:29:16]:**

Voorzitter, het plantsoen is nu wel een hele goede verblijfplek, maar de stoep langs de kant nog niet. En die aansluiting vinden we belangrijk, terwijl we ook hebben willen luisteren naar de wensen over het hek. Vandaar de aanpassing zoals ik eerder heb beantwoord.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:29:31]:**

Voorzitter... Laatste keer, mevrouw Sasbrink.

Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren) **[06:29:34]:**

Ja, kan de wethouder dan... Toezeggen om te kijken of, zoals op de hele route gebeurt, waar ook niet een plantsoen naast ligt en wel ook het voetpad en weg wordt aangepakt. Om dan ook op deze plek te kijken naar hoe kunnen we alleen die stoep verbeteren in samenhang met de rijbaan. En alsnog het plantsoenen inclusief het hek gewoon laten zoals het is scheelt denk ik ook een hoop geld.

Senna Maatoug (College) **[06:29:56]:**

Voorzitter, we hadden eerst het heg weggehaald en toen was er helemaal niks. Op basis van de reacties hebben we een aanpassing gedaan, die heb ik nu toegelicht. Die wordt verder

ingekleurd ook hoe dat precies wordt en we gaan dan hopelijk weer reacties krijgen bij het VOO. En daar wordt dan ook weer op gereageerd. Dus dat is de volgorde die we graag aanhouden. Ik hoor wat de Partij van de Dieren zegt en we gaan kijken of we dat ook terugkrijgen van de bewoners bij het VO. Voorzitter, ik had beloofd om nog terug te komen op de toezegging. Rond de zomer van 26... Q3 26... Ja, want dan hebben we de presentatie van het nieuwe vervoersplan en dan melden we dat aan uw raad ook.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:30:45]:**

Ja, was u door de beantwoording heen?

Senna Maatoug (College) **[06:30:48]:**

Voorzitter, volgens mijn overzicht ben ik er doorheen. Maar ik heb een paar dingen door elkaar gehusseld. Dus mocht er een paar missen, dan hoor ik dat graag van de commissie.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:30:54]:**

Dan geef ik even het woord aan de heer Bosch. Gemiste vraag of interruptie?

David Bosch (UtrechtNu!) **[06:30:59]:**

Een beetje, dat mag als interruptie dit keer wel. Ja, interruptie, oké. Ik ben niet zo moeilijk. Nee, maar die bussen gaan toch rijden vanaf december 2025? Waarom moet het dan een half jaar duren om daarover na te denken?

Senna Maatoug (College) **[06:31:17]:**

Voorzitter, als het eerder kan melden we het eerer. Maar dit is wat ik... Ik had u beloofd terug te komen met een datum. Dit is de datum die ik door kreeg.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:31:26]:**

Dank u wel. Ik kijk even om me heen. Zijn er gemiste vragen bij de commissie? De heer De Pagter, VVD.

Marijn de Pagter (VVD) **[06:31:33]:**

Ja, dank voorzitter. De wetshouders zijn net in de beantwoording ingegaan op de Willem van Noordstraat, een oversteekplaats. Mijn vraag ging nu juist over het Willem-van-Noordplein. De

oversteekplaats die daar, de middenberm die daar gewenst is en ook bijvoorbeeld is aangegeven door de fietsersbond.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:31:51]:**

Nog meer gemiste vragen? Zie ik niet. Kan de wethouder dit meteen beantwoorden?

Senna Maatoug (College) **[06:31:57]:**

Even kijken, voorzitter.

Senna Maatoug (College) **[06:32:06]:**

Ik kan hem in algemene zin beantwoorden. En volgens mij is dat niet de wens, want u heeft het vragen heel specifiek op het plein. Maar ik zit even te kijken, want we zijn nu bij de gemiste vragen. Dus ik ben een beetje aan het brabbelen in de hoop dat het doorkomt, is het eerlijke antwoord, voorzitter. Want ik wil ook niet iets zeggen wat niet klopt uit het hoofd.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:32:25]:**

Dat is te prijzen. Dus wij wachten eventjes totdat u het benodigde antwoord krijgt.

Senna Maatoug (College) **[06:32:57]:**

Voorzitter, ik krijg het door dat we hier op een andere manier later op terugkomen. Dus waarschijnlijk schriftelijk.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:33:04]:**

Ze hebben misschien het idee om dat ook in die brief mee te nemen?

Senna Maatoug (College) **[06:33:06]:**

Nee, maar die komt heel laat.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:33:07]:**

Oh, die komt nog heel laat, dus... Oké, dan komen we daar later op terug als de VVD daar akkoord mee is. En ik zie dat dat het geval is. Dan zal ik dit agendapunt gaan afsluiten. Allereerst door het herhalen van een toezegging die is gedaan door de wethouder. En dat is dat de raad in

Q3 2026 een raadsbrief ontvangt over het antwoord op de vraag van de fractie van UtrechtN u over elektrische bussen.

Senna Maatoug (College) **[06:33:39]:**

En voorzitter, aangezien toch schriftelijk terugkomt de vraag van de VVD-fractie, mocht er nou andere informatie zijn over de vraag, dan neem ik die daarin mee als dat eerder is.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:33:48]:**

Juist, oké. CDA, mevrouw Zwinkels.

Jantine Zwinkels (CDA) **[06:33:51]:**

Ja, voorzitter. Daarnaast van die toezegging. Ik had ook een toezegging gekregen dat we geïnformeerd gaan worden over de keuzes van de snelheidsremmende maatregelen. Of dat het wel of geen drempels worden bijvoorbeeld. Ik zou het wel fijn vinden als dat ook kan worden toegezegd in een brief. En dat kan mogelijk dezelfde brief zijn. Maar als dat eerder kan, nog beter.

Senna Maatoug (College) **[06:34:16]:**

Ja, voorzitter Dat wordt duidelijk uiteindelijk in het VO. Daar komt het in terug en die kunt u dan ook weer agenderen. Dat is denk ik de beste en de meest zuivere manier. Want dan hebben we de afweging gemaakt en is het duidelijker of er extra maatregelen zijn genomen of niet. En daarmee is het niet een losse toezegging, maar wordt die informatie duidelijke bij het VO?

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:34:42]:**

Mevrouw Zwinkels, CDA.

Jantine Zwinkels (CDA) **[06:34:44]:**

Ja, dank voorzitter. Ja, dat is voor mij prima. Maar de wethouder gaf ook wel aan, we willen die afwegingen gaan maken. Dus als daar vanuit de raad ook afweggingen te maken zijn, zou ik het fijner vinden om dat aan de voorkant te doen. Dan dat we straks een nieuw ontwerp moeten gaan torpederen of aanpassen. Dus dat wil ik dan de withouder wel meegeven. En dan ben ik ook nog wel benieuwd wanneer dat nieuwe ontwerpt dan precies onze kant op gaat komen.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:35:10]:**

De wethouders in reactie daarop?

Senna Maatoug (College) **[06:35:16]:**

Ja, voorzitter. Wat we zullen doen is dat het VO gaat naar de buurt. En wat ik kan doen is daar een brief aan koppelen richting de raad waarin we die afweging ook heel expliciet doen. Dus dan doe ik toch een toezegging voor een brief. Doen we het op die manier, voor zitter. Met het VO? Ja, met het VO.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:35:34]:**

Er komt dus een tweede raadsbrief met het VO mee.

Senna Maatoug (College) **[06:35:40]:**

Op welke manier komt die VO dan? Dat kan ik niet zeggen. Ik kan het laten laken. Dan zeg ik het. Voorzitter, ik kan u een datum noemen en dan kunnen we die ambtshalve weer veranderen. Dus ik ga zeggen Q2-26. En waarschijnlijk passen we dit aan. Maar u heeft een datum nodig.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:35:56]:**

Dat zijn de twee... ...gedane toezeggingen. Ik dank de wethouder... ...voor haar bijdrage en de toeziggingen... ...terug naar de... ...agenderende partijen... Ik kijk eerst meneer Denneman aan van Volt... ...en ook de heer De Pagter... ...van de VVD... ...hebben de agenderende... ...partijen met deze bespreking bereikt... ...wat zij wilden bereiken en hoe zien zij... ...het vervolg? Meneer Danneman.

Sander Denneman (Volt) **[06:36:20]:**

Ja, wij overwegen denk ik nog wel een motie om nog voor dat er gekeken wordt naar het VO wat sturing mee te geven waar dan naar gekeken moet worden concreet voor snelheidsbeperkende maatregelen.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:36:36]:**

De heer De Pagter, heeft u nog gedachten?

Marijn de Pagter (VVD) **[06:36:39]:**

Nee, voorlopig nog even niet. Ik wacht even die brief af met die informatie. Mevrouw Sasbrink.

Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren) **[06:36:46]:**

Ja, ik denk dat wij ook gewoon het VO kunnen afwachten en vanuit gaan. En dat we dan weer de ruimte hebben als het met het plantsoen bijvoorbeeld niet naar tevredenheid is om daar alsnog wat in te sturen.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:36:57]:**

Oké, dank u wel. Dan heb ik dus alleen Volt. Ik zie de heer Bosch nog van EenUtrecht.

David Bosch (UtrechtNu!) **[06:37:02]:**

Nou, ik ben nog niet opgestapt, maar... UtrechtNu, ja. Nee, ik overweeg een motie over de rode klinkers en misschien nog wat anders, maar in ieder geval die...

David Bosch (UtrechtNu!) **[06:37:15]:**

Ja, nou dan gaan we die toch even schrijven. Want hij ging toch ook al wat agenderen, dus dan moet er toch eentje komen.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:37:21]:**

Dan gaan Utrecht Nu en Volt met een agendering komen voor de gemeenteraad.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:37:36]:**

Moeten we daar nog een tijds... Nee, dat kan de DB bepalen. Dat wordt waarschijnlijk dan wel november. Het wordt waarschijnlijk november en dan glijden we het op die manier door naar de raad. En dan wacht het DB op uw agendering tekst. Dank u wel. Ik sluit hiermee het agenda punt af. En ik schors voor enkele ogenblikken in afwachting van het volgende agenda punt en een wissel.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:46:45]:**

Ik heropen de vergadering van de commissie MGOR van 25 september 2025. Aan de orde is agenda punt 11, Merwedelijn en voorbereiding BO-Mirt. Het college voert met de provincie en het Rijk gesprekken over het realiseren van een nieuwe tramlijn, de Merwedelijn. Dit is een deels ondergrondse tram met een nieuwe aansluiting bij Utrecht Centraal... ...die via de Merwedekanaalzone en Nieuwegein naar Rijnenburg zou worden aangelegd. De fracties gaan met elkaar in debat over de verschillende alternatieven... voor de Merwedelijn naar aanleiding

van de meest recente informatie die hierover naar de Raad is gestuurd, onder andere in antwoord op vragen van de VVD-fractie. De fracties willen het daarbij hebben over de varianten, de financiële haalbaarheid, de risico's en de doorkoppeling van de Merwedelijn naar Rijnenburg. Dit debat wordt gevoerd in voorbereiding op het bestuurlijk overleg MIRT dat begin november 2025 is gepland. Een aantal fracties heeft aangegeven een deel van dit debat in het geheim te willen voeren. Ik stel voor dat we starten met het geheime deel en daarna het openbare debat. En dan de openbare beantwoording en dan het debat afronden met het... Ja, het openbare deel. Er was wat onduidelijkheid over wat we eerst zouden doen. Daarom zou ik ook even willen peilen wie voor beginnen is met geheim en wie voor begin is met het openbaar. Maar eerst een punt van orde van de heer De Pagter van de VVD.

Marijn de Pagter (VVD) **[06:48:17]:**

Dank voorzitter. Deze wending verbaast me eigenlijk een beetje, want ik heb in de voorbereiding contact gehad met de griffie dat het idee was aan de achterkant het geheime deel te doen. Daar heb ik mijn inbreng ook op voorbereid. Dus als we dat nu gaan omgooien, vind ik het gewoon niet fijn en ik vind het belangrijk dat we vanmiddag een openbaar debat hebben over de toekomst van deze stukken. En het geheime debat, als we dat eerst gaan doen, is het risico dat je daar van alles van het openbare debat in gaat doen. Wat niet de bedoeling is. Dus alstublieft gewoon beginnen met het openbaar deel. Lijkt me echt veel belangrijker dan dat geheime stuk.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:48:49]:**

Goed, ik ben niet bij die discussie betrokken geweest. Dus ik kan me voorstellen en ik voel ook mee met uw dilemma. Want uw voorbereiding was daarop afgestemd. Maar wellicht was dat bij andere collega's anders. Ik zie een vinger van de heer Paalman.

Victor Paalman (Horizon) **[06:49:06]:**

De volgorde maakt me niet zoveel uit, maar ik denk dat het wel handig is, want daar moest ik zelf ook naar zoeken, naar wat er precies besproken wordt in het geheime gedeelte en wat in het openbare gedeelte kan. En dan snap ik dat we eerst geheim gaan, want dan kunnen we vragen van joh, wat zit precies in het geheim, wat kan in het openbare, want ik kan alles daarna in het openbare. Dus het maakt mij niet heel veel uit, Maar ik zie wel een praktisch voordeel in eerst geheim gaan.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:49:32]:**

Mevrouw Zwinkels van het CDA.

Jantine Zwinkels (CDA) **[06:49:34]:**

Ja, dank voorzitter. Ik sluit me eigenlijk wel aan bij de opmerkingen vanuit Horizon. Ik denk dat het handig is dat je eerst in het geheim alles kunt bespreken en daarna kom je er misschien achter dat dingen ook gewoon daarna in het openbare deel alsnog gewoon aan bod kunnen komen. Lijkt mij verstandig.

Hessel Stellinga (Voorzitter) **[06:49:50]:**

Die praktische insteek zie ik ook wel. Ik zou eigenlijk willen voorstellen om, laat ik zo zeggen, wie is er tegen het beginnen met het geheime gedeelte? Ja, dat is uitsluitend de heer De Pagter. Nogmaals invulling voor het feit dat u dan op de verkeerde wijze uw voorbereiding heeft vormgegeven. Maar de meerderheid van de commissie wil toch dat we beginnen met het geheime gedeelte. Dus dat gaan we nu doen. Dank u voor uw flexibiliteit. U vraagt de schorsing? Ja, die kan ik u alleen maar toezeggen, meneer De Pagter.

Hessel Stellinga (voorzitter) **[06:53:02]:**

Goed, ik heropen de zitting. Beide wethouders zijn ook weer terug. Ja, dan gaan we dus conform het besluit van de commissie gaan we eerst over tot het geheime deel van de vergadering. Leden van de Commissie, ik stel voor om overeenkomstig artikel 23 lid 2 van de gemeentewet over de geheime stukken die zijn voorgelegd en waarover een verzoek is gedaan besloten te vergaderen. Kunt u hiermee instemmen? Ik zie één vinger, meneer Van Rooij

Lars van Rooij (Student & Starter) **[06:53:49]:**

Ja, even voor de zekerheid, maar er zijn nog twee mensen niet terug. Misschien omdat het ook korter dan vijf minuten was?

Hessel Stellinga (voorzitter) **[06:53:54]:**

We schorsen zo meteen opnieuw om mensen naar buiten te gaan en kunnen andere mensen weer binnenkomen. Dus dat is goed. Dus nogmaals mijn vraag, kunt u hiermee instemmen? Ik constateer dat dat het geval is. Dan is al dus besloten. Aanwezig op de publieke turbine wilt u de zaal verlaten, dat geldt ook voor ambtelijke ondersteuning die voor het onderwerp dat besproken wordt in de besloten vergadering niet aanwezig hoeft te zijn. We pauzeren ook even zodat we logistiek besloten kunnen vergaderen. Dus u heeft nu de gelegenheid om de zaak te verlaten. Is iedereen die aanwezig wil zijn ook aanwezen inmiddels? Ja, dat komt goed. Goed, dus ik ga ervan uit dat iedereen die nu nog op de tribune zit...

Hessel Stellinga (voorzitter) **[07:58:41]:**

Ik heropen de vergadering met het verzoek om weer te gaan zitten. Ik geef het woord aan de heer De Pagter van de VVD voor een punt van orde.

Marijn de Pagter (VVD) **[07:59:01]:**

Ja voorzitter, ik wil een ordevoorstel doen. We hebben net een uitgebreid debat in de beslotenheid gehad en ik was er vooral bang voordat we daardoor geen tijd meer zouden hebben voor het openbare debat. Nou dat is nu ook het geval, we hebben nog een minuut of 25. Nu heb ik hiervoor al even contact gehad met de G4 en de commissie ruimtelijke ordening en grondzaken heeft op 9 oktober maar één dagdeel in gebruik. En ik zou willen voorstellen dat wij dit hele openbare Toevallig is deze griffier ook van die commissie, dus dat helpt. En dat we dan gewoon het hele openbare debat doen, zodat we gewoon een goed debat nog kunnen hebben met elkaar over dit belangrijke onderwerp in de openbaarheid, nog voordat BO MIRT ter plaats vindt.

Hessel Stellinga (voorzitter) **[07:59:47]:**

Ja, ik wil daar als voorzitter van vinden dat ik het zonde vind om 25 minuten te verspillen. Want dat zou het wel betekenen. Dus ik ben er zelf geen voorstander van. Maar ik leg dat in handen van de commissie. En ik zie de heer Vasters met zijn vinger. Ik zie de heer Vasters met zijn vinger.

Joost Vasters (D66) **[08:00:02]:**

Ja, dank voorzitter. Ik ben het eens met het ordevoorstel van de VVD. Wel even de opmerking dat we dan geen raad meer hebben die nog op tijd is voordat die behulpmeerdbespreking er is. Dus we zitten al wel met een issue. We kunnen mogelijk wel de volgende raad volgende week gebruiken om soort van concluderend over het geheime deel iets te zeggen. Hoe dat in de concrete tijd moet gaan lukken, daar moeten we misschien even met een gifje over schakelen. Dat zou wel mijn voorkeur hebben. Maar ik denk ook wel dat met die 20 minuten die we nog hebben... ...dat we het niet gaan redden om echt nog een flinke slag te maken in het publieke deel. Dus wat dat betreft zou dat mijn voorstelling zijn. Dus we proberen in de raad volgende week nog iets te zeggen... ...zodat we wel wat richting meegeven.

Victor Paalman (Horizon) **[08:00:38]:**

Ja, steun voor het voorstel van de D66. Dat we in ieder geval nog wel een raad hebben voor bestuurlijk overleg. Want ik kan me goed voorstellen dat er vanuit het geheime deel nog wat moties kunnen voortkomen.

Hessel Stellinga (voorzitter) **[08:00:51]:**

Mevrouw Zwinkels, CDA.

Jantine Zwinkels (CDA) **[08:00:53]:**

Dank voorzitter. Nou, ik... Ik voelde eigenlijk wat meer voor om het gewoon nu af te ronden zoals we het tot nu toe hebben besproken. En dan de rest gewoon te hervatten op die 9 oktober. Ik zou niet verder nog tussenvarianten willen hebben. Omdat het dan ook weer wat verwarrender wordt. Tenzij het college een uitspraak wil van de raad. Of iets dergelijks. Eerder dan 9 oktober, dan hoor ik dat ook graag.

Hessel Stellinga (voorzitter) **[08:01:14]:**

Dank u wel. Ik ga naar de heer Stam van de Partij van de Arbeid.

Titus Stam (PvdA) **[08:01:16]:**

Steun voor het voorstel van de VVD. En als mensen het echt niet kunnen laten, kunnen ze toch een actuele motie indienen bij de raad voor volgende week. Dan hoeven we ook niet lastig te doen met agendapunten opknippen.

Rik van der Graaf (ChristenUnie) **[08:01:24]:**

ChristenUnie. Nee, eens met het voorstel van de VVD. Ik snap dat wel dat het ook goed de behandeling te goede komt. Tegelijkertijd delen we wel met D66 dat het goed is om ergens dan een moment te zoeken volgende week... ...dat je alsnog iets mee kan geven als je dat wil. Want dat is wel het laatste moment dat we dat kunnen doen voor het BO wat er dan aankomt. Dus dat is gewoon belangrijk om te beseffen. Het kan in de actuele motie, het kan in agendering. Wat ons betreft zou dat beide kunnen. Ik vind het wel belangrijk dat we de gelegenheid pakken om dat te doen. En dat kan volgende Week op de Raad als laatste momento.

Hessel Stellinga (voorzitter) **[08:01:50]:**

Goed, ik zie geen vingers meer van mensen die niet aan het woord zijn geweest hierover. Dus ik... Ik ga het ordevoorstel van de heer De Pagter voorleggen aan de commissie. Wie is daar voor? Ja, ik constateer dat dat toch een meerderheid is. Dus dat betekent dat wij het openbare debat dan gaan doen op 9 oktober aanstaande. Ja, om half twee. Om half twee in de middag.

Joost Vasters (D66) **[08:02:13]:**

Mag ik nog een punt voor orde maken, voorzitter?

Hessel Stellinga (voorzitter) **[08:02:15]:**

Ja, de heer Vasters heeft een punt van orde.

Joost Vasters (D66) **[08:02:18]:**

Even een andere optie die we ook nog zouden kunnen hebben, naast het voorstel dat net is aangenomen, is om te kijken of we nog een hele korte extra raad inplannen, eigenlijk net na die 9 oktober. Dat is wel ongebruikelijk, maar misschien nog wel een moment of een mogelijkheid om in ieder geval nog iets vast te leggen en richting te geven voor het BWM-overleg van november.

Hessel Stellinga (voorzitter) **[08:02:37]:**

Ik denk dat we dan tegen de grenzen aanlopen wat wij als commissie daarover van kunnen vinden. Want wij kunnen niet als commissie raadsvergaderingen gaan plannen. Dat denk ik niet dat dat... Maar goed, ik constateer dat het ordevoorstel van de heer De Pagter een meerderheid heeft in deze commissie. De laatste die ik aan het woord laat hierover is de heer Paalman .

Victor Paalman (Horizon) **[08:02:58]:**

Ja, ik kijk even naar de collega van D66. Want als er misschien moties komen vanuit het geheime gedeelte... Ik vind het een beetje raar om dat als actuele moties in te dienen, zeker als het meerdere worden. Dus misschien dat D66 en ik even kijken of we moties hebben vanuit dit geheime gedeelte. En zo ja, we er een hele inimini-agendering op draad voor kunnen zetten voor dat stuk uit het geheime gedeelte. Of maak ik hem dan... te ingewikkeld, dan kunnen we in ieder geval voor het bestuurlijk overleg nog richting geven.

Hessel Stellinga (voorzitter) **[08:03:20]:**

Ik geef het woord even aan de griffier.

Frank de Kok (Griffier) **[08:03:22]:**

Ik weet niet of u daar iets over kunt zeggen. Het voorstel is om daar na afloop van deze vergadering even met elkaar naar te kijken welke vorm dat dat kan hebben. Het heeft ook

wel een beetje misschien iets schizofreen van het gesplitste van het geheime en het openbare wat de commissie dan nog op 9 oktober heeft. Dus dat is wat ik op voorhand al even wil meegeven.

Hessel Stellinga (voorzitter) **[08:03:49]:**

Goed, dan rest mij niks anders dan de vergadering voor vandaag te sluiten. Ik bedank u voor uw komst en uw aller bijdragen.

Gemeente Utrecht

2025

TRANSCRIPTIE COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 9 OKTOBER 2025

10e vergadering – 09-10-2025

Vergadering van de gemeenteraad, gehouden op 9 oktober 2025 om 13:30 uur.

Voorzitter: Cees Bos

Aanwezig zijn de leden: Job van den Broek (CDA), Kirsten Alblas (ChristenUnie), Joost Vasters (D66), Gert Dijkstra (EenUtrecht), Fred Dekkers (GroenLinks), Ben van Impelen (LINK), Titus Stam (PvdA), David Bosch (UtrechtNu!), Charlotte Passier (Volt), Marijn de Pagter (VVD), Jan Baijens (Partij voor de Dieren), Lars van Rooij (Student & Starter)

Afwezig is het lid: x

Aanwezig zijn de wethouders: Eelco Eerenberg (College), Senna Maatoug (College),

Griffier: Frank de Kok

Opening van de vergadering.

Cees Bos (voorzitter) **[00:19:19]:**

De vergadering Mobiliteit, G roen en Openbare Ruimte. Ik ben Cees Bos, uw voorzitter van vandaag. Zou jij zo kunnen vragen of iemand de deur dicht wil doen daar? Of in ieder geval... Welkom iedereen mensen en andere mensen thuis. O p de agenda staat de voortzetting. Dat is voor u ook belangrijk. Is er in beslotenheid over... Eerst gaan we naar de mededeling. Zelf heb ik geen mededelingen. Ik kijk rond, zijn er mededelen vanuit de commissie? Nee. Zijn er nog mededelingen vanuit het college? Nee? Goed. Dan gaan we over naar punt 2 van de agenda. Vaststellen van de De agenda van deze vergadering, u heeft nieuwe spreektijden gekeken. Deze staat op scherm, ook voor de interruptieteller is

weer teruggezet naar nul. Iedere fractie heeft twee spreekvrij tijden interrupties. Gaat u erover heen, dan gaat het van uw eigen tijd af. Wij houden dat bij, we hebben een vinklijstje en we zullen u informeren als u over die twaalf interrupties heen gaat. Ik stuur op korte interrupties en antwoorden. Het is vraag en antwoord, het is niet de bedoeling dat u in uw interrupties uw inbreng gaat lopen doen. Ik zal bij herhalingen van interrupties aan andere partijen, dat je steeds dezelfde vraag stelt, dat komt me wel eens voor, zal ik daarop ingrijpen en als vragen wat te lang zijn dan zou ik u willen wijzen op het verzoek van mij om vragen zo kort mogelijk te houden. En als ze nou erg langdradig zijn, dan ga ik daar toch wel op ingrijpen. Kunt u met de agenda instemmen? Tot vijf uur hebben we centraal die via de Merwede-Kanaalzone in Nieuwegein naar Rijnenburg zou worden aangelegd. De fracties gaan met elkaar in debat over verschillende alternatieven voor Merwedelijn naar aanleiding van de meest recente informatie die hierover naar de Raad is gestuurd.

Cees Bos (voorzitter) **[00:22:24]:**

(Hier ontbreekt een deel audio) voert in voorbereiding op bestuurlijk overleg MIRT dat begin 2025 is gepland. Debat in één termijn, 120 minuten. Een groot deel daarvan hebben we al besteed in het besloten debat op 25 september. En ja, nogmaals, hou het beperkt. Eerste termijn. Woord aan de fracties. We beginnen met de VVD. Zal ik dan maar naar de volgende fractie gaan? Oh, nee. VVD gaat verhuizen.

Marijn de Pagter (VVD) **[00:23:22]:**

Ja, voorzitter. Deze microfoon doet het wel. Voorzitter, dank. Goed dat we vandaag uiteindelijk een debat hebben over de Merwedelijn en de toekomstige investeringen in het openbaar vervoer. Het lijkt me dat die andere toch het doet. Wacht even hoor.

Cees Bos (voorzitter) **[00:23:41]:**

Gaat u verder? Het is niet in beeld, dus hij staat wel open.

Marijn de Pagter (VVD) **[00:23:45]:**

Hij is nu niet meer in beelden. Nou, fijn. Voor zitter. Het is alweer bijna een jaar geleden dat de VVD een eigen alternatief lanceerde voor de Merwede Lijn. Die noemden wij de Rijnenburg Lijn en we zijn natuurlijk vandaag ook erg benieuwd hoe andere fracties daarop reageren. Want het is vandaag het eerste debat dat we daarover hebben. Voorzitter, we lanceerden onze alternatieve omdat de Merwedelijn niet in het beschikbare budget van 1,2 miljard euro past. We wilden een serieus goedkopere andere optie neerleggen om Rijnenburg te ontsluiten en de tramverbinding naar Nieuwegein te verbeteren. En maakt ons toen en maken ons nog steeds zorgen dat het college vast zit in een tunnelvisie. De

Merwedelijn moet en zal er komen, een alternatief is er volgens het college niet. En er wordt zelfs beweerd dat Rijnenburg niet zou kunnen worden gebouwd zonder de Merwedelijn . En de boodschap die ik hier vandaag namens de VVD wil overbrengen is dat dat wel kan. Er zijn ook alternatieven voor de Merwede Lijn en die zijn nog niet goed onderzocht. Voorzitter, dat als inleiding. In mijn bijdrage geef ik eerst de vijf redenen aan waarom we kritisch zijn op de Merwedelijn. Vervolgens geef je aan welke oplossingen wij zien voor toekomstig openbaar vervoer. En tenslotte wat er nodig is voor de VVD om de Merwedelijn toch als een goed alternatief te kunnen zien. Voorzitter, eerst dus de reden waarom wij kritisch op de Merwedelijn zijn. De eerste reden is dat de Merwedelijn nog niet naar Rijnenburg gaat. We zien wel plannen om een aftakking naar Rijnenburg te maken, maar die zijn wat ons betreft nog te vaag en bovendien is daar in de verste verte nog helemaal geen geld voor. Een aftakking kost namelijk nog eens minstens 600 miljoen extra, terwijl er nu al een gigantisch tekort op de Merwede Lijn is. Met de plannen voor de Merwedelijn is Rijnenburg dus verre toekomstmuziek, terwijl wij juist willen dat Rijnenburg snel gebouwd wordt. En ook het Rijk wil juist woningbouw voor 2035 stimuleren, blijkt uit de nieuwe notaruimte. Daarom ook twee vragen aan het college op dit punt. Is het college bereid om dat jaartal van 2035 los te laten en juist zo snel mogelijk aan de slag te gaan met woningbouw in Rijnenburg? Om ook hier juist ruimte voor te geven. En is het collegebereid de tramverbinding naar Rijnenburg juist meer voorrang te geven in welke variant dan ook?

Cees Bos (voorzitter) **[00:25:46]:**

Ik krijg de interruptie van GroenLinks en daarna van D66.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[00:25:49]:**

Ja, bedankt voorzitter. Een van de uitgangspunten voor Rijmenburg is de eerste paal is een haltepaal. steunt de VVD dat uitgangspunt.

Marijn de Pagter (VVD) **[00:26:01]:**

Voorzitter, wij willen gewoon zo snel mogelijk woning bouwen. En dat kan ook in eerste instantie met een HOV-busbaan. Dat hebben we ook in ons initiatiefvoorstel jaren geleden al laten zien. Ga nou gewoon zo snel mogelijk aan de slag. Dat wil het Rijk, dat willen wij als VVD. Dus focus daarop en sta je nou niet blind op een Merwedelijn die er dan eerst zou moeten liggen. Zorg nou dat er woningen komen.

Joost Vasters (D66) **[00:26:27]:**

Dank voorzitter. We zijn het allereerst eens met de VVD dat die lijn ook doorgetrokken moet worden naar Rijnenburg. Maar ik ben wel heel erg benieuwd waar die grote twijfel

bij de VVD dan vandaan komt. We weten dat het op dit moment nog niet in de BO meer staat, maar er is heel duidelijk aangegeven dat het in de toekomst wel daar onderdeel van zou gaan zijn. Dus vanwaar die twijfelen? Want volgens mij willen we met een hele grote meerderheid hier een lijn die uiteindelijk ook Rijnenburg gaat ontsluiten.

Marijn de Pagter (VVD) **[00:26:54]:**

Ja voorzitter, dat heeft te maken met het feit dat de prioritering dan verkeerd is. En de Merwede lijn is zonder Rijnenburg te duur wat ons betreft. Zonder Rijnburg levert de Merwede lijn te weinig nieuwe woningen op om die uitgaven te verantwoorden. Dus Rijnenburg moet juist veel meer voorop komen te staan.

Joost Vasters (D66) **[00:27:14]:**

Ja, oké. Dus Rijnenburg moet ontsloten worden met inderdaad een lijn. Maar we hebben naast Rijnenburg ook nog een heel stuk Merwede-Kanaalzone, wat ook ontwikkeld wordt op dit moment en nog verder ontwikkelt gaat worden. De Merwedelijn, dat is de uitstekende mogelijkheid om dat stuk ook te gaan sluiten met een hoogwaardige OV-verbinding. En dat zie ik in het alternatief van VVD niet terugkomen. Hoe zit dat dan? Want dat is toch ook een hele grote woningbouwlocatie?

Marijn de Pagter (VVD) **[00:27:34]:**

Dat is een hele grote woningbouwlocatie. Verreweg de meeste woningen daar kunnen ook gebouwd worden. Die zijn al gepland voor 2030 met de huidige bus- en tramverbindingen. Dus die kunnen voor een heel groot deel worden gebouwd. Dus daar is ook geen probleem. En dat kun je misschien ook op een andere manier versnellen of verbeteren. Met bijvoorbeeld wat we ook in ons alternatief hebben aangegeven. Met het verbeter van de Sunijlijn.

Joost Vasters (D66) **[00:27:55]:**

Dan zie ik toch eigenlijk dat een lijn die en langs Merwede, Kanaalzone loopt en doorgetrokken wordt naar Rijnenburg, toch als een ideale oplossing om al die woningen in één keer te ontsluiten.

Marijn de Pagter (VVD) **[00:28:08]:**

Ik zou meneer Vasters echt willen oproepen van die roze wolk af te komen, want ik hoop dat hij ook heeft gezien... Dat er dus nog lang geen geld is voor dat stuk naar Rijnenburg. Dat gaat nog minstens 600 miljoen euro kosten. En de gemeentelijke spaarpot is gewoon op zo meteen. De provinciale spaarpot is ook op zo meteen. We vragen nu al 500

miljoenen euro extra van het Rijk. En we zouden dan nog een keer onze hand op gaan houden voor nog eens 600 miljoen euro extra. Ik vind dat nogal wat. Ik denk dat we eerst moeten gaan kijken of er nog echt goede alternatieven zijn om Rijnenburg te ontsluiten. Want vooral daar is een goede OV-verbinding voor nodig. Gaat u verder. Dank voorzitter. De tweede reden voor onze kritiek, kom ik op, op de Merwedelijn is dat er al een tramlijn naar Nieuwegein ligt. We denken dat het veel goedkoper is om die bestaande lijn te versnellen dan op dezelfde route een hele nieuwe lijn aan te leggen. Dat kan ook gefaseerd en sneller dan met een hele nieuwe lijn. In ons alternatief voor de Rijnenburglijn vorig jaar hebben we daar ook maatregelen voor bedacht. En in aanvulling daarop zou je ook bijvoorbeeld de aansluiting bij Utrecht Centraal kunnen verbeteren om ook die ontsluiting te verbeterden.

Cees Bos (Voorzitter) **[00:29:11]:**

Interruptie, GroenLinks.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[00:29:14]:**

Bedankt, voorzitter. Als we van de bestaande lijn gebruik maken, dan heeft dat echt veel minder mogelijkheden om de Galecopperzoom te ontwikkelen. Ziet u dat ook?

Marijn de Pagter (VVD) **[00:29:29]:**

Nee, voor zitter.

Cees Bos (Voorzitter) **[00:29:34]:**

Gaat u verder.

Marijn de Pagter (VVD) **[00:29:36]:**

Dank. De derde reden voor onze kritiek op de Merwedelijn is de communicatie over de aantallen woningen. We storen ons er echt aan dat er steeds wordt gecommuniceerd dat de Merwerdelijn 63.000 tot 75.000 woningen mogelijk zou maken. Dat is simpelweg niet zo. Zonder de al geplande woningen en zonder de woningen in Rijnenburg houd je echt veel en veel minder woningen over. Wees daar open en eerlijk over, is onze oproep. en veel en veel minder woningen over. Wees daar open en eerlijk over, is onze oproep. En pas met een lijn naar Rijnenburg kunnen we echt veel woningen realiseren. En daar moet daar echt veel meer de focus op in de plannen. Voorzitter, de vierde reden voor onze kritiek op de Merwedelijn is dat er nog geen goed onderzoek is gedaan naar alternatieve routes naar Rijn en Burg. De Merwedelijn is ooit bedacht voor de binnenstedelijke woningbouwlocaties. Want toen de Merwedelijn werd bedacht was er helemaal geen

meerderheid voor het bouwen van woningen in Rijnenburg en deze gemeenteraad. En die ruime meerderheid is er nu gelukkig wel. Maar toch is er nooit goed onderzoek gedaan naar een rechtstreeks tramlijn naar Rijnenburg. Er is alleen gekeken naar een aansluiting op de Merwedelijn en een dure gebordentunnel onder knooppunt Oude Rijn. Er zijn echt nog andere tracés mogelijk, zoals de Rijnenburglijn die wij vorig jaar presenteerden, maar ook andere varianten die je zou kunnen bedenken. En vanwege het enorme tekort op de Merwede lijn... lijkt het ons gepast die varianten eens goed te onderzoeken. Pas als die onderzoek er zijn geweest... en de Merwede lijn toch als beste oplossing uit de onderzoeker komt... moeten wat ons betreft ook meer geld voor worden vrijgemaakt.

Cees Bos (Voorzitter) **[00:31:03]:**

Twee interrupties. Eerst EenUtrecht.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[00:31:04]:**

Ja, dat is een goed feit. Opmerkelijk ook dat het zo niet heeft plaatsgevonden. Eens met de VVD met die verbazing. Maar ik kan me voorstellen dat de VVD ook een wel een goede analyse gemaakt heeft daarvan. Wat is volgens de VVD de reden dat dit stadsbestuur dan in die tunnelvisie beland is en geen enkel alternatief heeft laten zien?

Marijn de Pagter (VVD) **[00:31:28]:**

Nou, ik weet niet of ik daar helemaal een analyse op wil loslaten. Kijk, die Maryland is natuurlijk al bedacht. En ik kan me voorstellen dat als je daar al plannen voor hebt, dat je dan alleen maar door wil gaan met die plannen. Maar ik denk dat je daar juist een stap terug moet doen. En moet kijken, met die nieuwe woningbouwlocatie die we nu hebben, is dat dan nog wel steeds de meest logische lijn? Ik weet niet, in de opmerking van de heer Rijkshuis leek het te suggereren als een soort vooringenomenheid. Dat wil ik nou niet per se suggereren.

Cees Bos (Voorzitter) **[00:31:57]:**

GroenLinks.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[00:32:00]:**

Ja, voorzitter. Er is een brede steun voor Rijnenburg met een goede verbinding met de Merwede-lijn en de Rijnenburg-lijn. Als die goede frequentie heeft, goede aantallen kan realiseren. Zit de VVD niet dat het met het voortdurend ter discussie stellen van die oplossing ook de steun van andere partijen voor dit goede voorstel... in gevaar komt.

Marijn de Pagter (VVD) **[00:32:30]:**

Meneer Voorzitter, ik vind dat nooit een reden om kritiek maar voor jezelf te houden. Ik vind het juist van belang in mijn rol als volksvertegenwoordiger van Utrecht om te kijken is het nou goed om 200 miljoen euro als gemeente hier aan uit te geven of zijn er andere soberdere en doelmatige bestedingen denkbaar. Daarvoor zit ik hier.

Cees Bos (Voorzitter) **[00:32:51]:**

Sorry voor de heer Dekkers. U heeft al vaker bij mij in de commissie gezeten waarin ik in ieder geval het gesprek leidde. U weet dat u gewoon door mag vragen. Dat u niet steeds het woord hoeft te vragen aan mij. Gaat uw gang.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[00:33:06]:**

Ja, de VVD heeft natuurlijk gelijk dat we niet te dure oplossingen moeten zoeken. Maar hier blijkt goedkoop duurkoop op te leveren. En... Kritisch kijken naar de voorstellen moeten we doen, maar krijgt u ook kritisch naar uw eigen voorstel waarop gereageerd is dat het eigenlijk niet de gewenste frequenties en de frequente reizigersaantallen kan realiseren?

Marijn de Pagter (VVD) **[00:33:35]:**

Voorzitter, ik ben... Ik sta open voor alle kritiek, maar u weet ook, meneer Dekkers weet ook heel goed dat die variant van de Rijnburglijn die wij hebben voorgesteld een van de vele mogelijkheden is. En dat ook die variant nooit volledig uitgebreid is onderzocht. En de kritiek die vanuit het college erop is gekomen, daar heb ik echt wel weerwoord op. Dus daar ben ik niet zo bang voor, maar laten we daar niet helemaal de diepte in gaan.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[00:33:59]:**

Nou, daar zullen we dan dadelijk op komen. Want echt het niet halen van de frequentie en het niet halen van het reizigersaantal is natuurlijk toch wel heel serieus.

Marijn de Pagter (VVD) **[00:34:07]:**

Ja, maar voorzitter, daar heb ik dus juist kritiek op. Dus ik denk dat je dat hier juist kan oplossen door juist ook die variant van ons te onderzoeken. Hoe je daar een compacte knoop voor kan organiseren bij Utrecht Centraal. En zo alsnog veel reizigers aantallen kunt

realiseren. Er moet gewoon uitgebreid onderzoek naar worden gedaan. Dat is de belangrijkste oplossing die ik hier doe.

Cees Bos (Voorzitter) **[00:34:27]:**

Oh, ik zie een aantal interrupties weer. PvdA.

Titus Stam (PvdA) **[00:34:31]:**

Ja, voorzitter. Naast onderzoek is natuurlijk ook heel erg draagvlak van belang. En ik vroeg me eigenlijk af hoeveel draagvlak heeft de heer De Pachter bij andere partners als de provincie en de gemeente Nieuwegein voor dit plan? Laat staan aan het rijden.

Marijn de Pagter (VVD) **[00:34:45]:**

Voorzitter, ik zit hier gewoon als volksvertegenwoordiger van Utrecht. Ik vind het van belang om dingen ter discussie te stellen die hier worden voorgesteld. Te kijken of uitgaven die we doen wel sober en doelmatig zijn. Dat is de boodschap die ik hier heb. En daarom bedenk ik alternatieve plannen. En ik ga niet van tevoren alles bespreken met andere bestuurslagen. Ik gooi hier gewoon een knuppel in het hoenderhok. Ik zie alternatieven en ik hoop dat die inderdaad steun krijgen omdat die goedkoper zijn.

Titus Stam (PvdA) **[00:35:12]:**

Ja, kijk, andere mensen zouden het misschien draagvlak zoeken noemen. Maar volgens mij is dezelfde VVD in de Provinciale Staten en in de gemeente Nieuwegein niet eens voorstander van het plan van de heer De Pachter. En volgens mijn moeten wij samen als gehele gemeenteraad deze enorme infrastructurele opgave realiseren. Dus is die draagvlak toch werkelijk van belang, ook voor de heer De Pagter?

Marijn de Pagter (VVD) **[00:35:33]:**

Voorzitter, draagvlak is ook van belang, maar ik zie juist helemaal geen draagvlak in Den Haag om nog eens de hand op te houden voor 500 miljoen euro. U heeft gisteren ook het artikel gezien in het Algemeen Dagblad waarschijnlijk. En die 500 miljoen euro komt niet zomaar eenvoudig op tafel. Dus het is juist van belang, en ik kom straks in mijn bijdrage over de oplossing die de VVD voor zich ziet. Het is juist van belang om ook naar andere oplossingen te blijven kijken. En die alle problemen zoveel mogelijk oplossen. En ik weet dat de VVD intern, Nieuwegein en de provincie Utrecht heel erg voor woningbouw in Rijnenburg zijn. En daar is deze oplossing ook heel erg goed voor.

Titus Stam (PvdA) **[00:36:13]:**

Maar voorzitter, dan kom ik al niet tot de conclusie dat de heer De Pagter geen draagvlak heeft en eigenlijk alleen maar onze casus aan het verzwakken zijn om Rijnenburg dichterbij te brengen? Dat met het plan van de heer De Pagter eigenlijk woningbouw in Rijnenburg alleen maar verder achter de hooi zon verdwijnt in plaats van dichter bij wordt gebracht.

Marijn de Pagter (VVD) **[00:36:34]:**

Nee, voorzitter, ik moet hier echt een beetje om lachen. Want de enige die Rijnenburg naar achter schuiven is dit college. Dus de partijen die in deze coalitie zitten zijn de enigen die ervoor zorgen dat Rijnenburg steeds naar achter gaat. Wij willen juist heel snel bouwen in Rijnburg. Dat weet meneer Stam heel goed. En dat kan ook sneller als je daar gewoon snel mee aan de slag gaat en daar de prioriteit op legt en niet alles maar naar achter schuift.

Cees Bos (Voorzitter) **[00:36:58]:**

Goed, ik zie nog een interruptie.

Job van den Broek (CDA) **[00:37:01]:**

Ja, dank voorzitter. Ik zit toch een beetje met de factor tijd. Dat ging er net al heel even over. Dat is een van de redenen waarom de VVD met een alternatief voorstel komt, omdat deze lijn er sneller zou liggen. Alleen als we zo even luisteren, er moet eerst goed onderzoek gedaan worden. Er moet daarna een heel nieuw meer traject worden opgestart. Dat gaat jaren kosten. Dat levert toch geen tijd op?

Marijn de Pagter (VVD) **[00:37:19]:**

Voorzitter, ik was even de achternaam kwijt, maar Van der Broek was het. Dat meneer Van den Boek, zo meteen bij een bijdrage kom ik erop terug welke oplossingen we voor ons zien. Maar het hoeft echt niet veel meer tijd te kosten. Er is al een onderzoek gestart voor Rijnenburg. Ik denk dat je daarin prima kan meenemen. Je moet juist even een stap terug doen. Zijn er nog alternatieven mogelijk om Rijnenburg goed te ontsluiten? En daar gaat het mij om.

Job van den Broek (CDA) **[00:37:47]:**

Maar het college geeft aan in de beantwoording op het voorstel van de VVD dat als dit voorstel de volken variant zou worden, er een nieuwe mitsverkenning uitgevoerd moet worden. Dus hoe is dat te rijmen in dat tijdsvraagstuk?

Marijn de Pagter (VVD) **[00:37:58]:**

Voorzitter, er komt een nieuwe misverkening voor de ontsluiting van Rijnenburg. Dus daar kan je dit in meenemen.

Cees Bos (Voorzitter) **[00:38:05]:**

U kunt verder.

Marijn de Pagter (VVD) **[00:38:08]:**

De vijfde reden voor onze kritiek op de Merwedelijn is dat het ontlasten van Utrecht Centraal ook prima kan met een andere lijn. Dus de Merwedelijn wordt als soort totaaloplossing gezien om ook de Utrecht Centraal te ontlasten. We denken dat het ook prima kan met een andere lijn. Het wordt de komende jaren steeds drukker op Utrecht Centraal. En we zien ook dat de nieuwe tramlijn in een compacte knoop kan helpen bij het ontlasten van Utrecht Centraal. Maar het hoeft niet per se de merwedelijn te zijn. Er zijn ook soberdere en doelmatigere oplossingen denkbaar. Je zou bijvoorbeeld de bestaande tramlijnen Nieuwegein en de rechtstreekse lijnen Rijnenburg ook met een compacte knoop kunnen aansluiten. En daarbij vinden we het belangrijk dat de tram zoveel mogelijk aansluit op de bestaande netwerken. En dat kan bijvoorbeeld al niet met een halte onder het Beatrixgebouw. Die vinden we dus niet alleen heel risico, maar ook onwenselijk omdat die halte niet aansluit op de bestaande tramnetwerken.' Voorzitter, dan kom ik op de oplossing die de VVD voorstelt richting BO MIRT van begin november. Want natuurlijk is het belangrijk dat we gaan investeren in nieuw openbaar vervoer voor Utrecht. Daar hebben we ook echt een geweldige kans voor. Want er is maar liefst 1,2 miljard euro beschikbaar. Dat is echt veel geld, voorzitter. Echt een enorm bedrag. Zeker als je bedenkt dat de Uithoflijn in totaal zo'n 500 miljoen euro kostte. We stellen dan ook vorm bij het BO-MIT voor de volgende vier oplossingen te gaan.

1. Start met een goed en gedegen onderzoek naar sobere en doelmatige tracés voor een tramlijn naar Rijnenburg. Bijvoorbeeld via de route die de VVD vorig jaar heeft voorgesteld of via mogelijke andere routes zoals gekoppeld aan de huidige tramlijnen in Nieuwegein.

2. Ga gewoon zo snel mogelijk aan de slag met woningbouw in Rijnenburg en niet pas na 2035.

3. Ga aan de slag met de fasceringsvariant die op tafel ligt, want hiermee kan de tramlijn in Nieuwegein op korte termijn versneld en verbeterd worden.

4. Ga door met onderzoek hoe Utrecht Centraal kan worden ontlast, bijvoorbeeld met een nieuwe voetgangerstunnel, de Zuidertunnel en een compacte aansluiting voor een nieuwe tramlijn, welke variant dat ook is. Graag hierop een reactie van het college. Voorzitter, dan kom ik ten slotte terug bij de merwedelijn en wanneer die voor de VVD toch aantrekkelijk wordt. Dat is namelijk pas als uit de echte onderzoeken blijkt dat er echt geen alternatieven zijn voor een sluiting van Rijnenburg. Pas als dat vaststaat en de meerwedellijn daadwerkelijk naar Rijnenburg gaat, is de merwedelijn voor ons een aantrekkelijk alternatief. Want zoals ik net al in interruptie naar D66 zei, zonder verbinding naar Rijn en Burg is de totale investering in de merwedelijn te groot en de opbrengsten in woningbouw te klein. We vinden het nu simpelweg nog te vroeg om veel extra geld voor de merwedelijn ter beschikking te stellen. We moeten namelijk nooit vergeten dat elke euro die we uitgeven afkomstig is van onze inwoners en ondernemers. Dat geld kunnen we maar één keer uitgeven en moet, zeker bij investeringen in een tramlijn, sober en doelmatig gebeuren. Voorzitter, de afgelopen zes, zeven minuten heb ik veel gesproken. En op onze website hebben we daarom zojuist ook een uitgebreid artikel gepubliceerd, zodat iedereen kan nalezen welke kritiek de VVD heeft en welke oplossingen wij voor ons zien. Dank u wel.

Cees Bos (Voorzitter) **[00:41:00]:**

Met dank ga ik door naar D66. U moet toch uw hand wat hoger opsteken, meneer Dekker?

Fred Dekkers (GroenLinks) **[00:41:09]:**

Ik zal proberen goed zichtbaar te zijn, voorzitter. De VVD vindt terecht de aansluiting van de Rijnenburglijn belangrijk. Dus er lijkt nu een mogelijkheid om een besluit te nemen om zowel een voorkeursvariant voor de Merwede-lijn te kiezen als te zeggen, we starten het traject voor die Rijdenburg op. Ziet u niet dat u niet alleen Rijnenburg misschien op het spel zet, maar misschien ook nog die discussie over die... Aansluiting naar Rijnenburg.

Cees Bos (Voorzitter) **[00:41:42]:**

Voordat u overgaat op uw beantwoording. Wil ik de heer Dekkers nogmaals oproepen. Dat heb ik ook al eerder gedaan in de commissie-EDVW. Om vooral via de voorzitter te spreken. Dus doe het alsjeblieft. U draait al jaren mee. Het zou fijn zijn als u zich daaraan kunt conformeren.

Marijn de Pagter (VVD) **[00:42:03]:**

Gemeente Utrecht

Dank voorzitter. Ik bestrijd echt het frame dat GroenLinks hier gebruikt dat Rijnenburg alleen zou kunnen met de merwedelijn. Dat bestrijdt ik echt met de sterkste bewoordingen. De VVD was de eerste die plannen maakte voor woningbouw in Rijnenburg en daarin hebben we laten zien, in ons initiatiefvoorstel, dat je ook prima met woning bouwen in Rijnburg op korte termijn kan starten via Papendorp. Met een buslijn. Het is echt niet alleen de merwedelijn die daarvoor kan zorgen. Dus hou op met dat frame uitspreken. Want daardoor maak je het inderdaad heel erg afhankelijk van deze Merwedelijn. En ik weet dat GroenLinks eigenlijk liever niet wil bouwen in Rijnenburg. Maar kom op, maak niet dat soort rare frames.

Cees Bos (Voorzitter) **[00:42:40]:**

Ik ga door naar D66. Inbreng.

Joost Vasters (D66) **[00:42:44]:**

Dank u wel voorzitter. Voorzitter, als u het me toelaat schetst ik een wat optimistischer verhaal dan de VVD. Want stelt u zich eens voor, een Utrecht waar straks tienduizenden nieuwe gezinnen, starters, studenten en ouderen een betaalbare woning gaan vinden in Groot Merwede en Rijnenburg. Waar kinderen veilig naar school fietsen, waar je in 10 tot 15 minuten met de fiets of tram van je voordeur naar het hart van de stad reist en waar de lucht schoner is omdat we kiezen voor slimme toekomstgerichte mobiliteit. Dat is voorzitter wat de toekomst kan zijn van de Merwedelijn. En die Merwedelijn is geen luxe project, het is puur een noodzaak. Want zonder deze hoogwaardige OV-verbinding kunnen we die broodnodige maximaal 75.000 woningen simpelweg niet realiseren. En om een idee te geven, we hebben het dan qua aantal huishoudens over een ontwikkeling vergelijkbaar met heel Amersfoort. Dus het gaat echt om een hele grote ontwikkeling. Daarbij langs dat tracé ook nog een aantal belangrijke werklocaties zoals de Meubelboulevard... Waar we ook een paar weken geleden een debat over hebben gehad over werklocaties.

Cees Bos (Voorzitter) **[00:43:44]:**

Interruptie VVD.

Marijn de Pagter (VVD) **[00:43:45]:**

Ik vind het leuk dat meneer Vasters over een optimistische boodschap begint. Maar ik wil hem toch even oproepen van de roze wolk af te komen. Nogmaals, want die Merwedelijn zorgt niet voor die 75.000 woningen. Dat is gewoon niet zo. Hou op met dat soort boodschappen. De 25.000woningen daarvan kunnen al worden gebouwd. 25.500 woningen daarvan staan in Rijnenburg. Dus die worden helemaal nog niet met deze Merwede gerealiseerd. Ziet meneer

Vastens dat nou ook? En wil hij dan niet ook kijken naar alternatieven om Rijnenburg sneller te realiseren?

Joost Vasters (D66) **[00:44:17]:**

Ja, voorzitter. Er zit wel degelijk een afhankelijkheid van de woningbouwrealisatie en deze Merwedelijn. Of dat nou precies op die exacte hoeveelheid woningen is. Ja, Groot Merwede is groter dan alleen Merwede Kanaalzone. Maar nee, het is niet zo dat wij straks Rijnenburg gaan realiseren en allerlei andere delen van die grote ontwikkeling zonder dat daar hoogwaardig OV voor komt. Dat is gewoon noodzaak. En dat Ook met alternatieve tracés zoals de VVD voorstelt, gaan we een heel groot deel van deze ontwikkeling gewoon niet realiseren.

Marijn de Pagter (VVD) **[00:44:46]:**

Voorzitter, dat neemt D66 aan. Zonder daar ook maar enig onderzoek naar is geweest. Er zijn nooit goede onderzoeken geweest naar alternatief tramlijnen naar Rijnenburg. Wij hebben vorig jaar een alternatief de wereld in geslingerd. Daar is nooit in een MIRT verkenning of iets dergelijks die nog gaande is, goed onderzoeker naar gedaan. Dus hoe kan D66 dat nou zeggen?

Joost Vasters (D66) **[00:45:07]:**

Ja maar voorzitter, de VVD blijft het hebben over alleen maar Rijnenburg. Alsof dat de enige plek is waar we gaan bouwen en woningen gaan realiseren. We hebben een heel groot ander deel, Groot Merwede, waar ook gewoon een goed OV naar toe moet gaan komen. En deels is dat dan in ontwikkeling. Het is heel duidelijk uit de onderzoeken na OV dat het gewoon niet gaat lukken als je die woningbouwlocatie puur met bussen of op een andere manier gaat ontsluiten. Dus tegen VVD zeg ik even hier, kijk even verder naar allen Rijnenburg en kijk naar die Merwedelijn als ontwikkeling en een OV lijn die een heel groot deel van Utrecht gaat ontsluiten.

Marijn de Pagter (VVD) **[00:45:40]:**

Ja, voorzitter, dat doen we ook. We hebben juist in ons alternatief ook alternatieven voorgesteld voor dat stuk binnenstedelijk langs de Merwedekanaalzonde in Galenkop. Om ervoor te zorgen dat het daar ook goed en beter openbaar voert met de tram. Dus D66 moet niet doen alsof dat met het alternatieve van de VVD niet mogelijk wordt, want dan wordt het wel degelijk.

Joost Vasters (D66) **[00:46:00]:**

Oké, ik hoorde geen vraag, maar ik zou graag verder gaan met mijn betoog. Ik ga ervan aan, die OV verbinding versterkt in ieder geval de bereikbaarheid van nieuwe woningen. Maar ook de economische vitaliteit van onze stad wordt verrijkt. De stad groeit, de woningnood is nijpend en alleen maar met een snelle betrouwbare tempverbinding kunnen we die groei op een gezonde

manier opvangen. En wat ons betreft is het geen wensdenken zoals de VVD ons een beetje in de schoot probeert te werken. Maar het is harde realiteit. Want zoals ik net al zei, zonder die plannen gaan Groot Merwede en Rijnenburg op papier blijven steken in plaats van realiteit worden.

Cees Bos (Voorzitter) **[00:46:34]:**

Interruptie, Utrecht Nu.

David Bosch (UtrechtNu!) **[00:46:37]:**

Ja, want het is natuurlijk wel gewoon wensdenken, voorzitter. Want aan de ene kant heeft D66 het erover, ja ik wil zo snel mogelijk woningen bouwen. Aan de andere kant wordt de oog gesloten voor elke andere oplossing. Wat de heer De Pagter er zegt, busbanen aanleggen met dubbel geleden bussen die daar gewoon om de zoveel minuten rijden, hebben net zoveel capaciteit als dat trammetje naar de Uithof voor. Het is alleen gewoon niet willen. Erkent D66 dat eindelijk eens een keer?

Joost Vasters (D66) **[00:47:01]:**

Nee voorzitter, het is niet alleen maar niet willen. Het is ook gewoon ruimtelijk niet haalbaar. Je krijgt zonder een ongelijkvloerse kruisingen, krijg je gewoon niet voor mekaar dat daar straks nog voldoende auto's, die de heer De Bosch graag ook in de stad wil behouden, ook nog daar een plek kunnen krijgen. Dus je hebt gewoon een ongelijkvloerse verbinding nodig en dan is het tram gewoon de beste manier.

David Bosch (UtrechtNu!) **[00:47:23]:**

Ja, we mogen hier gewoon doorgaan. En wat vindt D66 er dan van dat als dat geld er allemaal niet komt, als dat hand op houden wat zoals de heer De Pagter zegt niet lukt, het geld komt er niet, de tram kan niet doorgaAN, het gaat allemaal niet lukken en dan? Hebben we ook geen woningen, helemaal niks hier in Utrecht?

Joost Vasters (D66) **[00:47:38]:**

Nou voorzitter, volgens mij zitten we momenteel bij elkaar om een opdracht mee te geven aan het college richting BO MIRT. En voor mij is het belangrijk dat we nu een inzet tonen als Utrecht waarbij we juist gaan aangeven waarom we dit wel willen. En niet al blijven steken nu in het kan niet, het lukt niet en wat doen we als het niet lukt.

David Bosch (UtrechtNu!) **[00:47:52]:**

Ja kijk, dat is natuurlijk weer leuk. Maar dan aan het begin van het verhaaltje van deze zet, want zo noem ik het maar even. dan wordt er een soort leuk verhaaltje voorgelezen uit een sprookjesboek waarbij mensen dan helemaal de polonaise gaan lopen. En daarna gaan we net doen, we moeten allemaal kijken hoe we dat kunnen realiseren. En ik vraag gewoon van, als het sprookjesboek dichtgeklapt wordt en er gebeurt helemaal niks dan zitten we toch gewoon weer in een dystopische gemeente waar het beleid ervoor heeft gezorgd dat je helemaal niks meer kunt?

Joost Vasters (D66) **[00:48:19]:**

Nou voorzitter, laat ik het dan zo stellen. Het lijkt mij een heel onzalige manier van werken om te gaan zeggen van hé, we gaan nu al vanuit dat die lijn niet gaat lukken. We gaan wel woningen bouwen in Rijnenburg op andere plekken. En we kijken wel hoe het uiteindelijk met de mobiliteit gaat. Mijn voorspelling is, dan gaat het helemaal mis met de mobiliteit. Dan gaan we vastlopen. Snelwegen die nu al vaststaan, gaan nog verder vast komen te staan. Dus lijkt me helemaal niet de goede manier om te werken. Wel een huis, maar geen bereikbaarheid. Gaat u verder. Ik wilde verder gaan voorzitter, want ik heb net even een beeld geschetst. Maar ik wil ook wel even meegeven aan de twee heren hier links en rechts naast mij van de VVD en Utrecht Nu dat ik niet de enige ben. Het is een gedeeld standpunt van bijna de hele raad. Zo blijkt ook uit motie 342 ondergrondse Mer wedelijn voor leefbare en toekomstbestendige stad. Die ik voor de zomer indiende en die op zeer brede steun kon rekenen. Volgens mij acht zetels niet, waaronder de VVD en Utrecht Nu. Maar de rest van de raad wel. En de strekking daarvan was kortweg een deels ondergrondse Merwedelijn met goede aansluiting op Utrecht Centraal is cruciaal voor de toekomst van onze stad. Voorzitter, ik kom tot mijn slot. Die Merwedelijn is wat D66 betreft de OV-ruggengraat van het Utrecht van morgen. Het is de sleutel tot betaalbaar wonen, bereikbaarheid en een leefbare stad. En, dat wil ik er ook nog even bij zeggen, we zijn er gewoon klaar voor. De regio staat in de stadblokken. Grondeigenaren in Rijnenburg zijn bereid voor ze te investeren. Dus wij zeggen, laten we nu niet vertragen, maar juist versnellen en kiezen voor een toekomst waarin Utrecht ook bij verdere groei duurzaam bereikbaar blijft. Dank u wel.

Cees Bos (Voorzitter) **[00:49:47]:**

Interruptie EenUtrecht.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[00:49:50]:**

Dank, voorzitter. Ik was een van die andere acht tegenstemmers. Vraag aan de heer Vasters. Hoe kan een democratisch gekozen raadslid als de heer Vasters zo overtuigd zijn van die ene oplossing als wij hier als raad niet echt goed inzicht hebben hoe deze ene oplossing zich verhoudt tot de interessante suggestie van de VVD. Hoe kan dat?

Joost Vasters (D66) **[00:50:18]:**

Ja, voorzitter, ik ga niet mee in de premisse dat we niet goed geïnformeerd zijn. We hebben onderzoek na onderzoek ontvangen. En dat zijn geen onderzoeken die bij spreken door het college betaald zijn, maar gewoon Onderzoeken vanuit een breed kader van ook OV-experts. Waarin blijkt dat dit de beste manier is om die nieuwe stadswijk te gaan ontsluiten. Dus ik sluit me vooral heel erg aan bij de uitkomst van die onderzoeken.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[00:50:43]:**

Spijtig genoeg heeft de heer Vasters misschien mijn vraag niet goed begrepen. Het ging mij meneer om dat ik doelde niet op de onderzoek voor de Merwede, de metrolijn. Maar ik doelde op het gebrek aan een goed inzicht voor ons als raadslid om de Merdewede metro-lijn goed te kunnen afwegen tegen de VVD-variant, de Rijnenburg-tramlijn. Dat overzicht, dat inzicht hebben wij toch niet met elkaar. Deelt u vast als dat met ons?

Joost Vasters (D66) **[00:51:08]:**

Voorzitter, net zoals de heer Dijkstra heb ik ook een uitgebreide antwoord ontvangen van het college op de 80 plus vragen van de VGD, waarin misschien niet naar smaak van de VVD voldoende, maar toch op een redelijk detailniveau is aangegeven waarom het alternatief dat zij hebben aangeboden toch minder geschikt gaat worden dan het alternatieve wat uit het onderzoek van het college en de andere overheden is gekomen. Dus we kunnen van smaak verschillen of dat voldoende is, maar ik ben wel degelijk overtuigd geraakt vanuit die antwoorden dat de weg van de VVD niet de juiste is.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[00:51:45]:**

We hebben recent een discussie over het warmtebedrijf gehad. Er waren vier scenario's, een prachtig overzicht van die vier scenario's met twintig of dertig criteria, allemaal groen-blauwe kleurtjes, noem maar op. Groen-rood enzovoort. Dat hebben we hier totaal niet. Ik heb ook niet tachtig vragen en antwoorden doorgelezen. Ik moet dat zelf allemaal inkleuren en optellen. Ik mis totaal dat overzicht. Ik kan dat onvoldoende beoordelen. De heer Vasters blijkbaar wel. Hoe komt dat, is mijn vraag aan de heer Vasters. Dat optellen moeten wij toch niet als raadslid zelf lopen doen?

Joost Vasters (D66) **[00:52:16]:**

Nu doet de heer Dijk stra alsof er maar één Echt één alternatief bekeken is. Ik denk qua tracé is er een voorkeur uitgesproken. Maar daarbinnen zijn er ook nog alternatieven. Zoals de heer Dijkstra ook weet. Rondom gaan we geboord, gaan we gegraven. Gaan we op plus 1 maaiveld realiseren. Dat soort alternatieven zijn wel degelijk meegenomen. Dus in die zin ben ik het niet

met Een Utrecht eens dat we geen informatie hebben. Of dat er niet voldoende onderzoek gedaan is. Want zo lees ik even de vraag die hij stelt.

Cees Bos (Voorzitter) **[00:52:43]:**

Interruptie VVD.

Marijn de Pagter (VVD) **[00:52:45]:**

Ja, voorzitter. Ik hoor D66 toch niet over het financiële tekort dat er is. Er is op dit moment al ongeveer 600 miljoen euro tekort. Er wordt een half miljoengroep van het Rijk gevraagd. En we vragen al heel veel geld van het rijk. En meneer Vasters gaat er ook nog eens vanuit dat het rijke later bijvoorbeeld nog eens 600 miljoen euro neerlegt voor een onderdeel naar Rijnenburg. Waar haalt meneer Vasters die overtuiging vandaan?

Joost Vasters (D66) **[00:53:09]:**

De overtuiging is dat wij ontzettend veel woningen gaan realiseren. Groot Merwede en Rijnenburg gaan gezamenlijk zo niet de grootste nieuwbouwlocatie van heel Nederland worden. Dus het is het Rijk echt wat aangelegen met de woningnood die we hebben om mee te investeren op projecten die die woningbouwen ook voor elkaar gaan krijgen. En even nog over die 600 miljoen richting Rijnenburg, die vertakking. 200 miljoenen daarvan hebben we al in de pocket, want die gaan grondeigenaren bijleggen. Dus je houdt er nog maar 400 van over. Nog steeds veel geld, dat ben ik met de VVD eens. Maar het is misschien minder rooskleurig dan de VVD hier schetst.

Marijn de Pagter (VVD) **[00:53:41]:**

Voorzitter, het zegt toch wel wat als meneer Vasters zegt nog maar 300 miljoen. De uithoflijn kostte in totaal 500 miljoen. Het is echt geen kattenpis dat bedrag dat naar Rijnenburg nodig is. Er zijn allerlei projecten in Nederland die geld nodig hebben voor woningbouw op korte termijn. Het Rijk wil graag inderdaad naar Rijnenburg toe. Waarom leggen we daar dan niet veel meer de focus op?

Joost Vasters (D66) **[00:54:03]:**

Volgens mij leg ik bij uitstek de focus hierop en zeg ik van het Rijk kom over de brug want we gaan hier als Utrecht gewoon het verschil maken en die woningnood voor een deel oplossen. Dus ik zie het inderdaad toch wat optimistischer dan de VVD merk ik.

Cees Bos (Voorzitter) **[00:54:18]:**

Ja, ik wil even een opmerking plaatsen. Ik vind dat het een beetje neigt tot herhalingen in vraagstelling. Dus dat wil ik wel voorkomen. Dus ik roep u toch op om nieuwe vragen te stellen en ook niet te verpakken in een ander jasje. Ik ga door naar de volgende fractie, want volgens mij was de heer Vasters klaar. Dan ga ik naar de fractie van ChristenUnie.

Kirsten Alblas (ChristenUnie) **[00:54:42]:**

Dank voorzitter. Ik heb deze portefeuille overgenomen van de vormalige raadslid Van der Graaf. Omdat het de bedoeling was dat dit debat al afgerond zou worden toen hij nog raadslid was en voordat die wethouder ging worden, heb ik me niet heel goed kunnen voorbereiden hierop. Er is namelijk ook een storing waardoor ik niet de hele tijd bij de stukken kan. Ik ga mijn best doen uiteraard, maar ik hoop ook op enige genade vanuit mijn mede-commissieleden. Dat gezegd hebbende... Soms is het goed en nodig om nog eens bij het begin te beginnen. De ChristenUnie is voorstander van het ontwikkelen van de broodnodige woningen in Rijnenburg, maar wel onder een aantal belangrijke voorwaarden. En die zijn ruimte voor het energielandschap, ruimte voor extra groen, omliggende wijken moeten mee profiteren en misschien nog wel de belangrijkste, Rijnenburg moet op een duurzame manier bereikbaar zijn. En voor dat laatste punt zitten we hier. Er is een onderzoek geweest wat laat zien op welke manier deze lijn met alle mitsen en maren haalbaar kan zijn. Is dat dan wat de ChristenUnie betreft de meest werkelijk wenselijke variant? Nou, misschien niet. Maar we moeten ons wel beseffen dat we niet op een eiland leven en dat we rekening zullen moeten houden met beperkte middelen en een omgeving die ook onderdeel is van de afweging. We snappen dat je dan ergens uitkomt en dan moet je ook keuzes durven te maken. En dat is wat nu in principe gedaan is. Het belangrijkste is wat ons betreft dat we de vaart erin houden zodat die duurzame bereikbaarheid er tijdig komt. Wel zijn we van mening dat we geen scenario's definitief zouden moeten afschieten nu. Dank u wel.

Cees Bos (Voorzitter) **[00:56:19]:**

U deed het goed hoor. Dan ga ik over naar de fractie van de Partij van de Arbeid.

Titus Stam (PvdA) **[00:56:27]:**

Ja, voorzitter. Dank voor het woord. Het begon eerst met de vergelijkingen van realisme en rooskleurige wolken en dergelijke. Maar volgens mij is de grote meerderheid van de raad hier realistisch. Als wij de grote woningopgave die wij als Nederland, als Utrecht hebben willen oplossen hebben wij hoogwaardig openbaar vervoer naar de Merwede-Kanaalzone, naar Groot-Merwede, naar Rijn enb urg nodig. En ik moet een beetje denken aan sommige van de de mensen die nu oppositie voeren... Aan eeuwige studenten die onderzoek naar onderzoek willen hebben. En ondertussen wordt de kost, de bond die je moet betalen om een openbaar vervoer neer te leggen in onze stad, alleen maar hoger. Uiteindelijk moet je dan ook tevredenheid nemen

met wat je nu hebt liggen. En ook de stap vooruit willen zetten. Want volgens mij onderschrijven we allemaal de noodzaak om woningen te bouwen in Rijnenburg.

Cees Bos (Voorzitter) **[00:57:18]:**

Ja, ik zie een interruptie. Heeft u uw mond leeggegeten?

David Bosch (UtrechtNu!) **[00:57:21]:**

Ja, Ik heb de mond leeg.

Cees Bos (Voorzitter) **[00:57:22]:**

Heel goed. Dan ga ik over naar Utrecht Nu. Interruptie.

David Bosch (UtrechtNu!) **[00:57:25]:**

Voorzitter, ik zou bijna willen zeggen wat een geklets. Want de PvdA is er mede verantwoordelijk voor dat er nog steeds niks gebeurt in Rijnenburg. De PvdA heeft dat wel in het verkiezingsprogramma staan de vorige keer. Maar toen zij in de coalitie ging werd dat meteen weer aan de kant geschoven. Dat is wat nu het praatje wel weer andersom gedraaid. Maar om nu net te doen alsof het allemaal zo realistisch is en we kunnen niet anders. Dat had al lang gekund, meneer Stam.

Titus Stam (PvdA) **[00:57:53]:**

Voorzitter... Volgens mij doet de heer Bosch aan iets valse geschiedschrijving. Uiteindelijk, je had kunnen beginnen met bouwen in Rijnenburg in deze periode, maar dan had je een villa wijk gebouwd. En dan hadden we nog een gat in het dakje, een pakje boter geslagen in de woningbouw tekort dat we hebben in Utrecht. Wat je wil doen is dichtheden halen. Je wilt een goed mooi stadsdeel bouwen, niet een villa wijk in Rijnburg. En dat kan alleen maar met hoogwaardig openbaar vervoer. We weten allemaal hoe Rijnenburg er nu uitziet. Je kan er met twee onder doorgang onder de snelweg komen. Ja, dat is niet genoeg toegang om een hoogwaardig wijk neer te zetten. Maar de heer Bosch is toch ook wel bekend met Rijnenburg. Misschien was hij niet bij de evenementenwerkbezoek die we laatst hadden. Toen zijn we naar Rijnenburg gereden. De onderdoorgang van de snelwegen zijn zo smal dat kan je geen auto's toelaten om 50.000 woningen daar neerzetten en 40.000 inwoners.

Cees Bos (Voorzitter) **[00:58:55]:**

Goed, de heer Stam, gaat u door met uw inbreng.

Titus Stam (PvdA) **[00:58:58]:**

Ja, dus voorzitter, we hebben het...

Cees Bos (Voorzitter) **[00:58:59]:**

Excuus, ik zag de hand van de VVD niet.

Marijn de Pagter (VVD) **[00:59:03]:**

Ja voorzitter, ik moet toch even reageren op dat frame dat meneer Stam net plaatst over dat extra onderzoeken alleen maar geld zou kosten. Dat is toch totaal van de zotte als je ziet wat de Partij van de Arbeid vraagt samen met andere fracties hier om het Rijk maar 500 miljoen euro te laten oproepen, want anders. Er is nooit goed onderzoek gedaan naar alternatieven, dat zie ik meneers Stam toch ook?

Titus Stam (PvdA) **[00:59:23]:**

Nou voorzitter, ik zei niet dat de onderzoeken, ja die kosten ook geld. Maar de kosten die je vooral hebt in het uitstellen en uitstellen dat je gaat doen op het moment dat je weer naar onderzoek terug naar de tekentafel moet. Het hele proces met Bo Meert en Bo Leefomgeving opnieuw moet gaan doen. Daar komt geen woningbouw sneller van in Rijnenburg. Dat ziet de heer de Pagter toch ook?

Marijn de Pagter (VVD) **[00:59:41]:**

Voorzitter, is hier niemand die zegt dat je alles opnieuw moet gaan doen? Dat zegt de VVD ook niet. Er moet een MID verkenning gaan starten nog voor de ontsluiting van Rijnenburg. Neem dat hierin mee. Zet even een stap opzij voordat je dat geld voor mij weer

Marijn de Pagter (VVD) **[00:59:57]:**

gaat vragen. Ga eerst nog eens goed onderzoek doen hoe we Rijnenburg nou goed...

Titus Stam (PvdA) **[01:00:00]:**

Hoe we Rijnenburg nou goed en gedegen kunnen ontsluiten op een sobere en doelmatige manier. En dat vind ik jammer, want wij onderschrijven volgens mij ook de noodzaak om woningbouw zo snel mogelijk te versnellen. En dat ziet uw partijgenoten in Nieuwegein en de Provinciale Staten, 500 meter hier verderop, nou 2 kilometer ook.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:00:32]:**

Meneer Stam, zodra de verkiezingen richting de Raad komen, zie ik, en dat heb ik ook al eerder gezien... Dat steeds meer mensen partijen met u gaan aanspreken. En ik ken ook de gevolgen, want dat leidt tot heel veel debat uiteindelijk. Iemand persoonlijk aanspreken. Dus ik wil u ook vragen, spreekt u alstublieft via de voorzitter.

Titus Stam (PvdA) **[01:00:55]:**

Helemaal goed, voorzitten. Dan ga ik nu verder met mijn inbreng.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:00:59]:**

Nou nee, want uw reactie lokt nog een interruptie.

Marijn de Pagter (VVD) **[01:01:03]:**

Ja voorzitter, zeker. Want ik kan dat natuurlijk niet laten liggen. Allereerst vind ik het echt ongepast dat meneer Stam hier de hele tijd andere fracties gaat aan. Want die kunnen zich hier ook niet verdedigen ofzo. Ik zit hier ook als volksvertegenwoordiger van de VVD hier in Utrecht. Ik heb hier een debat over die 200 miljoen euro die de gemeente Utrecht hierin wil investeren. En daarom vind ik het echt gerechtsvaardig dat ik hier gewoon een eigen standpunt neerleg. En wat de andere fracties vinden, dat kunt u aan hun vragen. Maar meneer Stam moet dat niet steeds hier ter tafel gooien alsof dat zo is. Want wat ik weet van de overleggen die ik heb met die andere fractie, is dat we allemaal goed openbaar vervoer willen hebben. We allemaal woningbouw willen hebben en dat bindt ons allemaal. Dus meneer Stam doet alsof er geen overeenstemming is in de VVD, maar het is er echt wel degelijk. En wij willen gewoon goed kijken naar goede alternatieven.

Titus Stam (PvdA) **[01:01:48]:**

Nou, voorzitter, natuurlijk is het goed weg van de heer De Pachter om oneens te zijn met dingen. Maar ik wijs enkel op de gevolgen die het oneens zijn met deze inzet kunnen hebben voor onze ambities om woningbouw te realiseren. Om onze ambities op hoogwaardig openbaar vervoer te realiseren. Daar wijs ik enkelop. En daar laat ik het bij. Gaat u verder. Voorzitter. Zoals we eigenlijk al net gezegd hebben, we hebben gewoon goed openbaar vervoer nodig richting Merwede Kanaalzone en Rijnenburg om groot

Merwede mogelijk te maken. En we zijn ook blij met de toezegging van geld van grondeigenaren voor de verlenging van de lijn naar Rijnenburg. We zijn nog niet met het bedrag, maar dat is in ieder geval een goede stap. Nou, voorzitter, dan is nu eigenlijk prioriteit... Want dit is eigenlijk een tussenstap. Bij BO MIRT is dan het overleg dat de wethouders vijf maanden...

Titus Stam (PvdA) **[01:02:44]:**

...expliciet onze steun uit aan hun lijn om nu echt werkelijk een stap te zetten voor woningbouw en voor hoogwaardig openbaar vervoer in Groot-Merwede. Dank u wel.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:02:57]:**

Bon, dan dat leidt uiteraard nog tot een interruptie. Van Een Utrecht.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[01:03:07]:**

Kijk, het gaat niet over een klein bruggetje hier of daar. Hoe kan het dat de PvdA bij een investering van 2,4 miljard in de afgelopen drie jaar zich niet heeft afgevraagd zou dit ook goedkoper kunnen? Is er een alternatief? Want het is 2,5 miljard. Hoe kan je dan zo weten met de suggestie die VVD hier doet dat er misschien een alternatief is wat veel goedkope is en dichterbij is? Hoe kan het dat de PvdA dan toch vasthoudt aan de enige gekozen oplossing en dan drie jaar lang niet open staat voor alternatieven bij zo'n grote investering?

Titus Stam (PvdA) **[01:03:45]:**

Nou, voorzitter, er zijn een paar dingen volgens mij mis in de veronderstelling van de heer Dijkstra. Ten eerste dat er niet andere alternatieven zijn onderzocht. En ten tweede dat met de voorkeurvariant die we hebben uitgesproken als gemeenteraad voor grotendeels ondergrondse Merwedelijn, daarmee alles gezegd wordt. Je hebt natuurlijk nog steeds bredere keuzes. De heer De Vaster hield het ook gewoon aan. De ondergronds op maaiveld op plus één niveau. Deels ondergronds, deels niet ondergronden. Je kan heel erg in dit detail gaan duiken. Maar de grote lijn dat er hoogwaardig openbaar vervoer moet komen naar Rijnenburg via de Merwedelijn, die ondersteunen wij. En we hopen natuurlijk dat wij de beste variant krijgen. Maar we moeten ook gewoon kijken hoe het BO MIRT gesprek gaat. En wij hopen op een goede uitkomst daar.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[01:04:29]:**

De heer Stam doet nu voorkomen alsof die varianten op de Merwedemetrolijn verschillende oplossingen zijn. Nee, dat zijn variantenoplossingen. op hetzelfde thema.

Kijk, wat hier nu voor ligt is dat een partij hier terecht even aan de bel trekt en zegt, pas op met zo'n grote investering van 2,4 miljard is er misschien wel een compleet andere oplossing denkbaar. Hoe kan het dat, dan blijf ik bij mijn punt dat er wat mij betreft door de PvdA te gemakkelijk dan vastgehouden wordt aan een zo kostbare investering z onder een goede afweging.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:05:01]:**

Ja, maar goed. Dat is eigenlijk een verpakte eerdere vraag die u heeft gesteld. Vond u dat antwoord niet afdoende?

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[01:05:10]:**

Misschien nog maar een paar kleine zinnen. Ik maakte een aanvulling, voorzitter. Juist omdat de indruk had dat de heer Stam doelde op meerdere oplossingen. Maar dat waren voor mij betreft varianten op één oplossing. Vandaar de aanvallende vraag die ik u stel.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:05:21]:**

Ik vraag me af of die vraag zo geïnterpreteerd is . Maar de heer Stam .

Titus Stam (PvdA) **[01:05:24]:**

Voorzitter, dit is niet de eerste keer dat wij het over de Rijnenburglijn hebben gehad. En we hebben een enorm traject hierover. Dit is uiteindelijk ook gewoon een enorm proces dat we hebben gehad. En daar zijn heel veel meegewogen , ook gewoon de gevolgen voor de inwoners. Bijvoorbeeld geluidsoverlast überhaupt in de stad. En het is allemaal meegewogen en dat heeft uiteindelijk het product geleverd waar we nu zijn. En dan moet je uiteindelijk de rijdende tram waar we op zitten ook gewoon respect daarvoor hebben. En je kan nu niet uitstappen en zeggen ik wil terug naar Utrecht Centraal opnieuw beginnen. Je hebt uiteindelijk ook gewoon partners die je hebt meegenomen. Dan heb je het over de gemeente Nieuwegein, de bewoners die hebben meegepraat, de provincie en over het Rijk. Dus dat is ook respect naar de andere partners.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[01:06:10]:**

Ja, maar dan graag een reflectie van de heer Stam op het feit dat in de afgelopen drie jaar het college ons nooit een duidelijk voorstel heeft voorgelegd. Behalve dan dat de raad in meerderheid een paar maanden terug dan in de motie steun betuigt aan een koers die het college drie jaar lang voert, maar over hoe Rijnenburg te ontsluiten. Daar heeft deze raad drie jaar lang geen duidelijke uitspraak over gedaan. Behalve dan op eigen initiatief. Het had gemoeten op initiatieven van het college. Wat vindt u daarvan?

Titus Stam (PvdA) **[01:06:37]:**

Voorzitter, er is uiteindelijk gewoon een verening geweest in de voorwaarden die we hebben gesteld. En ook door wat bewoners hebben meegegeven over geluidsoverlast, luchtvervuiling. Allemaal dingen die zij ook heel belangrijk vinden. Die zijn allemaal meegenomen in het proces. Dus het is uiterlijk een heel natuurlijk proces geweest. En het is ook het eerlijke verhaal. Wij gaan er niet als enige over. De gemeente is een partner hierin. De gemeente Nieuwegein, de provincie, het Rijk. Wij kunnen niet ons eentje bepalen hoe het er nou maar uit gaat zien. Dus daar moeten we ook gewoon respect voor hebben. En dan is dit het resultaat waar we richting bewegen. En daar ben ik in die zin ook blij mee.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:07:10]:**

Punt. Was u klaar? Nou, fantastisch. Dan wil ik overgaan tot de fractie van Student & Starter.

Lars van Rooij (Student & Starter) **[01:07:20]:**

Ja. En daarvoor zit ik hier. Voorzitter, de afgelopen periode is hard gewerkt aan de voorbereiding van de Merwedelijn. Deze tramverbinding is nodig om Groot Merwede en Rijnenburg te ontsluiten en maakt het mogelijk om tienduizenden woningen te realiseren. Daarmee is de Merwedelijn niet alleen een doel op zich, maar een voorwaarde om de grote woningbouwopgave van onze stad en regio mogelijk te maken. En we moeten dat ook zien in de context van de woningcrisis. Jongeren wachten vaak jarenlang op een woning in Utrecht. Voor veel mensen is er simpelweg geen plek, terwijl de druk alleen maar toeneemt. Zonder de Merwede-lijn kunnen we die nieuwe woonwijken niet bereikbaar maken. En als een wijk niet bereikbaar is, kun je er niet bouwen. Nou, zo simpel is het. Zo trekken we de noodrem op woningbouw en blijven in potentie tienduizenden woningen op de tekentafel liggen. Maar we zien ook dat dit een grote opgave is, met name financieel, en dat leider voor de VVD toe dat zij met een alternatief kwamen waarvoor waardering. Het probleem van dit alternatieve is echter dat het bij de Kanaalzone onvoldoende zal ontsluiten en dat een groot deel van de woningen dan dus simpelweg niet gebouwd kan worden. En dat kunnen we ons in Utrecht niet veroorloven. Wat wij waarderen aan het plan van het college is dat er nu echt gezamenlijke stappen worden gezet. De verkenner die door Rijk, Provincie en Gemeente is aangesteld heeft een voorstel gedaan waarin alle partijen iets bijdragen. Het is een compromis. Niet ieders eerste keuze maar wel een scenario waarmee er Merwedelijn een stap dichterbij komt. Dat advies ligt nu bij de verantwoordelijke ministers en in november volgt het bestuurlijk overleg waar de volgende stap wordt gezet En besturen betekent niet alleen vasthouden aan je eigen spoor, maar ook bereid zijn samen een wissel te nemen als dat de stad vooruit helpt. En dat wordt hier gedaan. En dan nog een punt over de positie van de

raad. Want in dit proces wordt veel tussen overheden afgestemd en dat is goed. Want we hebben elkaar ook echt nodig. Maar tegelijkertijd raken de keuzes die daaruit voortkomen direct aan de koers van de stad. Het is belangrijk dat deze raad voldoende invloed houdt om richting te geven en kaders te stellen. En dat geldt ook bij dit soort complexe MIRT trajecten. En daarom onze vraag aan de wethouder. Hoe zorgen zij ervoor dat deze Raad ook in de volgende fase voldoende in positie blijft om invloeden uit te oefenen op dit traject? En dan tot slot, voor student en starter is de kern duidelijk. Rijnenburg en de Merwede-Kanaalzone zijn onmisbaar voor de toekomst van de stad. En de Merwedelijn maakt dat mogelijk. Laten we die lijn samen verder brengen, met oog voor de stad van nu en die van straks. Nou, tot zover. Dat was het alweer.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:09:57]:**

Het is Merwede. Ik ga door naar de fractie van Volt.

Charlotte Passier (Volt) **[01:10:03]:**

Dank voorzitter. Zoals u weet willen wij dat we in Rijnenburg eerder dan in 2035 gaan bouwen. En dat dat een duurzame autoluwe wijk met parkeerhubs aan de randen van de wijk wordt. En goed openbaar vervoer is daarom heel belangrijk. En het idee van de Merwedelijn ondersteunen wij daarom ook. Maar het moet geen reden worden om nog later met Rijnenburg te starten. Sterker nog, maar goed, dat zeggen we ook in ROG geloven wij dat we ook nu al kunnen gaan bouwen in Rijnenburg in het zuiden. Maar het is al te sprake gekomen, voor de zomer is een motie ingediend. Wij stonden daaronder, waarbij de ondergrondse variant als voorkeursalternatief werd aangedragen. En daar staan wij achter, omdat we geloven dat dat echt positieve invloed heeft op de leefomgeving... Daar staan we nog steeds achter en we willen eigenlijk vooral een toezegging van de wethouder dat zij hierop blijft inzetten. Omdat we gewoon echt meerwaarde daarvan zien. Dank u wel, voorzitter. Dat was hem.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:11:07]:**

Nou, fantastisch. Kort en krachtig. Ik ga door naar de fractie van het CDA.

Job van den Broek (CDA) **[01:11:13]:**

Dank voorzitter. Ook ik zal het kort houden. Het zal voor u allen geen verrassing zijn dat het CDA een warm voorstander is van het bouwen van woningen in Rijnenburg en wel zo snel mogelijk. Om van Rijnenburg de succesvolle, bruisende wijkmarkt te maken die wij allemaal voorstaan, is een goede OV-verbinding onontbeerlijk. Dat kan op heel veel verschillende manieren, maar alles afgewogen lijkt het CDA de nu voorgestelde Merwede-lijn de beste optie. Er ligt grondig onderzoek en zijn afspraken gemaakt tussen onze

gemeente, de gemeente Nieuwegein en de provincie. Vertrouwen is bij dergelijke grote infrastructurele investeringen van het grootste belang en dat vertrouwen IS er nu. Geld is en blijft hier nog wel een dingetje. Mooi dat de grondeigenaren mee willen investeren en dat lijkt me ook een knap staaltje publiek-private samenwerking waar we echt recht trots en blij mee mogen zijn. Er is echt nog steeds een fors tekort en gezien de politieke onzekerheid in Den Haag kunnen we niet zomaar vanuit gaan dat het geld ook zomaar onze kant op komt. Terwijl de communische opinie ook toch wel is dat het ontbrekende budget alleen maar van het Rijk kan komen. Twee vragen dan ook aan het college. Hoe ziet het college het proces richting het loskrijgen van de ontbreken miljoenen bij het Rijk voor zich? En wat doen we als dit onverhoopt toch niet mocht lukken? Nou, ik wil nog even kort aandacht besteden aan het alternatief van de VVD. Allereerst complimenten dat er zo goed over is nagedacht en we hebben het met veel interesse gelezen. Toch, en we raken het net al even aan in het interruptiedebatje, is er een risico op extra vertraging. Hetgeen wat we ons niet kunnen veroorloven als we zo snel mogelijk willen bouwen in Rijnenburg. En zijn er twijfels of het alternatief wel voldoet. De tijd om met het OV van Rijnenburg bij Utrecht Centraal te komen wordt langer bij het door de VVD voorgestelde alternatief. En grote delen van Groot Merwede blijven op deze manier zonder OV. Daarom, alles afgewogen, lijkt het ons een goed idee om op de ingezette weg voor te gaan.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:12:57]:**

En dat was hem. Fijn, dank u. Dan ga ik door naar de fractie van GroenLinks.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[01:13:07]:**

Sorry voorzitter, ik moest even scrollen. Voorzitter bedankt. Om heel veel woningen en werkplekken in Groot Merwede en Rijnenburg te realiseren is het nodig dat er een hele goede OV en fietsverbindingen worden gerealiseerd. Dat vraagt om forse investeringen van alle betrokken gemeenten, provincie, rijk, grondeigenaren. Er lopen al lange tijd onderzoeken en als het goed is worden binnenkort in het boommeer afspraken gemaakt over wat de uitgangspunten zijn voor met name de OV-verbinding en de financiering daarvan. Eerder zijn al uitgangspunten voor de ontwikkeling van Rijnenburg vastgesteld. We hebben een uitwerking hiervan ontvangen die we in januari in de commissie en raad bespreken. Een van de uitgangpunten is dat OV en fietsbindingen gerealiseerd zijn voordat woningen opgeleverd worden. De eerste paal is een haltepaal. Deelt het college de opvatting van GroenLinks dat dit echt een hard uitgangspunt is waar we niet aan mogen torenen? Uit de vele onderzoeken die hier geweest zijn blijkt dat wat goedkoop lijkt eigenlijk duurkoop is. Met een goedkope oplossing op maaiveld of plus 1 is het niet mogelijk om de gewenste frequentie van 24 trams per etmaal en grote reizigersaantallen aan te trekken. Dat is belangrijk voor duurzame bereikbaarheid maar ook voor de exploitatie. Deze varianten passen ook niet bij de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte. Zoals vastgelegd in de stedenbouwvisie. En in ieder geval in de stad ondergrondse tram is duur, maar heeft een voorkeur. Het college en raad hebben al eerder die voorkeuren uitgesproken. GroenLinks is voorstander van een geboorde variant. Dat lijkt duurder, maar volgens ons zijn de

maatschappelijke kosten van een gegraven voor een deels open tunnel nog niet goed in beeld gebracht. Het graven van het tunnel moet door de drukke laag van de ondergrond. Het graven van het tunnel is een veel grotere verstoring van de stad dan het beworre met ontwrichting van de staat tijdens de aanleg, veel groter dan bijvoorbeeld de herinrichting van de Westelijke Stadsboulevard en mogelijk grote vertraging voor gebiedsontwikkelingen zoals het beursgebied. De vraag is ook wat het effect is van een open tunnel die niet ver doorgetrokken wordt op het aantal reizigers... Ruimte opslokkende lelijke variant in de stad die niet past in onze stedenbouwvisie en gezonde stedelijke ontwikkeling. College, worden de maatschappelijke kosten nog goed geanalyseerd van zo'n gegraven variant zodat de geboorde variant in beeld blijft? En deelt het college de opvatting van GroenLinks dat dit niet kan met de traditionele MKBA maar dat daarvoor een analyse nodig is die de effecten van die voorgenoemde punten voor gezond stedelijk leven en brede welvaart in beeld brengt. Uitgangspunt van de RSU is de ladder van duurzame verstedelijking. We moeten niet alleen groot Merwede ontwikkelen... maar ook verdichten in de stad, afmaken van Leidsche Rijn investeren in Overvecht, de Uithof en een volwaardig nieuw stedelijk knooppunt Koningsweg Lunette en de Gale Kopperszoon. Ook voor deze gebiedsontwikkeling... We hebben samenwerking met het Rijk en de regio nodig. En moeten we samenwerken om grote mobiliteitsprojecten als de waterlinielijn, het alternatief voor de binnenstadsas, hoogwaardige OV-verbinding binnen en naar Overvecht, et cetera, te realiseren. Blijft het college zich inzetten voor het landelijk agenderen van deze projecten? En zoet het college dat er ook ruimte is om naast Groot-Merwede met voldoende prioriteiten, om die naast Goedwee met volledige prioriteiten te blijven agenderden? Eerder zijn er afspraken gemaakt en herbevestigd om in samenhang met de besluiten over Rijnenburg besluiten te nemen over het regionaal alternatief voor de ring Utrecht. Dat alternatieve is veel goedkoper dan het tracébesluit, blijft binnen de bak en zet vooral in op mobiliteitstraditie om de capaciteitsproblemen aan te pakken. Het ARU en de nure varianten van de NURU zijn hard nodig voor duurzame aanpak van capaciteitsproblemen en de leverbaarheid van onder meer O vervecht en Bij mogelijke discussies over aanpassingen van het Rijkswegennet moeten we vervolgens...

David Bosch (UtrechtNu!) **[01:17:30]:**

Voorzitter, punt van orde. Dit gaat toch helemaal niet over deze agendering, over Overvecht, over ARU, over... Wat heeft dat hiermee te maken?

Cees Bos (Voorzitter) **[01:17:40]:**

De heer Dekkers gaat over zijn eigen woorden.

David Bosch (UtrechtNu!) **[01:17:42]:**

We hebben ook een agendering. En de agendening gaat hier niet over. Dat begrijp ik. Maar de heer Dekkers gaatover zijn eigenwoorden.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:17:48]:**

Misschien dat hij kan toelichten. Waarom dat van invloed is.

David Bosch (UtrechtNu!) **[01:17:51]:**

Dan ga ik het zo hebben over iets heel anders.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:17:54]:**

Dat was dus eigenlijk een vraag.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[01:18:00]:**

Als orde punt dan voorzitter. Ik ben begonnen met aan te geven. Wat de link is. Dat is namelijk een afspraak. Dat we de besluiten over Rijnenburg in relatie tot ARU en NRU. Dat is een afspraak die al heel oud is en meerdere keren herbevestigd is en daarom is die relevant.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:18:24]:**

Gaat u verder, want ik geloof dat Utrecht Nu geen interruptie heeft.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[01:18:29]:**

Bij mogelijke discussies over aanpassingen van het Rijkswegennet moeten we vervolgens GroenLinks voorbouwen op mobiliteit denken van het ARU... En niet terugvallen in het denken van asfaltverslaving. Deelt het college deze inzet voor mobiliteit en blijft het college zich inzetten voor het ARU en de NRU. Ten slotte, ook de studenten starter wezen het net naar voort verder ontwikkelen van plannen. Het uitvoeren van en straks het exporteren van een ondergrondse tram. Dat vraagt de stevige organisatie samen met anderen. En daar is behoud van een stevigere positie van gemeenteraden en provinciale staten voor. Colleges, zijn er al ideeën hoe dat georganiseerd kan worden en hoe waarborgt u de positie van de gemeenteraad daarbij?

Marijn de Pagter (VVD) **[01:19:16]:**

Ja, voorzitter. Ik hoor GroenLinks vooral heel veel lofzangen geven over de Merwedelijn en alles wat daarmee gaat gebeuren. Ik ben toch wel even benieuwd. Meneer Dekkers was ook al in deze raad met de discussies over de uithoflijn. En de rekenkameronderzoeken die daar aan ten grondslag hebben gelegen. Eén van de kritiekpunten van de rekenkamer was dat de raad op het

moment van de keuze ervoor niet goed wist waar ze nou eigenlijk ja tegen zeggen. Hoe weet meneer Dekkers eigenlijk nu al dat hij ja wil zeggen tegen de Merwedelijn ?

Fred Dekkers (GroenLinks) **[01:19:46]:**

Ja, die besluitvorming gaat stapsgewijs via de voorzitter, zeg ik dat richting de VVD. En er zijn echt heel uitgebreide studies geweest waarbij rondom cruciale dingen als waar landen we aan bij het station, over hoe lang moet je precies zijn, over de verschillende varianten onder, boven, op nul niveau. Er zijn echt uitgebreide analyses gemaakt met wat de gevolgen zijn voor de frequentie, voor reizigersaantallen, voor de omgeving. En ongetwijfeld zullen er ook in dit project nog wel verrassingen komen. Maar daarom zetten we dit volgens mij ook in het kader van risicovolle projecten en blijven we hier heel zorgvuldig naar kijken.

Marijn de Pagter (VVD) **[01:20:31]:**

Ja, maar voorzitter... Meneer Dekkers gaat er wel vanuit dat deze lijn naar Rijnenburg gaat. En ook zelfs al helemaal licht voordat er überhaupt een woning wordt opgeleverd. Dus dan gaat er straks een tramrijn rijden met alleen maar luchtverplaatsingen. Daar hebben we dus het gevinkte exploitatie tekort ook nog te dekken. Dus er komen nog extra kosten bij als meneer Dekkers ligt.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[01:20:51]:**

Nee, maar als we het dan over sprookjesboeken hebben dan hoor ik de VVD hier sprookjes vertellen, voorzitters. Want volgens mij is iedereen wij hier in de regio, gemeentes, provincie en het Rijk erover eens dat zowel er nu in het midden al beslissingen genomen moeten worden over de Merwedelijn als dat er uiteraard ook als je Rijnenburg wilt realiseren die Rijnenburg verbinding er moet zijn. En ik denk dat het juist van belang is omdat gemeenschappelijk gezien de ambitie om die ook te ondersteunen en dat niet te ondergraven door eigenlijk alternatieven waarvan al Uit onderzoek blijkt dat ze niet de frequentie, niet de reizigerstaantallen halen.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:21:36]:**

Meneer Dekkers, u bent wel vrij uitgebreid van stof. Ik weet niet of u verder kunt met de inbreng.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[01:21:43]:**

Ik was klaar met mijn inbreong.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:21:47]:**

Dan wil ik over naar de volgende agenderende partij. Dat is de Partij voor de Dieren.

Jan Baijens (Partij voor de Dieren) **[01:21:53]:**

Bedankt voorzitter. De Partij voor de Dieren is voor investeren in goed OV, dus ook voor investering in de Merwede-lijn. Voor ons is het uitgangspunt dat de nieuwe tramlijn aan inwoners een fijne, duurzame en betrouwbare reis biedt, zodat inwoners niet afhankelijk zijn van de auto. De ruimte die we daarmee besparen moet ten goede komen aan het welzijn van mens en dier en niet volgebouwd worden met bedrijfspanden. Een reis met de tram is het snelst wanneer de tramlijn niet gelijkvloers is met ander verkeer. Om die reden stemden wij in juli voor de motie om een ondergrondse tramlijnen als voorkeursalternatief te bestempelen. Hier staan wij nog steeds achter. En toekomstige ontwikkelingen zullen wij blijven beoordelen, niet alleen op de kosten, maar ook op het effect op klimaat en leefomgeving. Daarom sluit ik ook aan bij de vraag van GroenLinks over of de maatschappelijke kosten goed meegenomen worden bij de vergelijking tussen een gegraven en een geboren variant. Dat was het.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:22:56]:**

Met dank ga ik over naar de fractie van Stadsbelang Utrecht. Die is niet aanwezig. Terwijl ze het wel geagendeerd hebben. Dat vind ik eigenlijk wel een beetje raar. Dus ik ga door naar de volgende fractie. Dat is de fractie van LINK.

Ben van Impelen (LINK) **[01:23:12]:**

dankjewel voorzitter ja ook als link willen we dat we inzetten op een hoogwaardige en toekomstbestendige of even binding we denken ook dat het schoen links dat goedkoop duurkoop is ook het oplossen met die houtje touwtje oplossing van dubbel geleden bussen dat zei ik niet de weg dat zagen eigenlijk al voordat de uithoflijn er was en uiteindelijk was de Uithoflijn daar .

Cees Bos (Voorzitter) **[01:23:38]:**

Wacht even, ik heb u niet het woord gegeven.

David Bosch (UtrechtNu!) **[01:23:41]:**

Oh ja, ik dacht dat dat niet meer hoefde hier.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:23:43]:**

Ik zag hem al, voorzitter. Oh, u zag hem al? Ik zag hem al. Goed. Ik zie Utrecht Nu, die heeft interruptie.

David Bosch (UtrechtNu!) **[01:23:50]:**

Kijk, de heer Van Impelen laat duidelijk weten dat hij dan niks van OV weet en dan tegen mij gaat zeggen dat ik houtje-touwtje oplossingen heb. De capaciteit van lijn 11 en 12 samen naar de Uithof was groter dan wat nu in die tram zit. Dus noem alstublieft dat geen houtje-touwtje oplossing. Het is geen houtje-touwtje-oplossing. Die tram is gewoon doorgedrukt als een prestigeproject, voorzitter. En daar mag de heer Van Impelen zich een keer in gaan verdiepen voordat hij dat houtje touwtjes noemt. Dank u wel.

Ben van Impelen (LINK) **[01:24:22]:**

Ja, dank u wel voorzitter. Ik hoop natuurlijk niet dat het allemaal heel persoonlijk wordt opgevat. Wat mij verder vooral opviel als bewoner waar de lijn 12S langskwam, dat het enorm proppen werd op het ledige erf. Die bus zaten stampvol. Al het andere verkeer werd totaal gehinderd. Dus ik zie in de Uithoflijn wel degelijk een verbetering.

Ben van Impelen (LINK) **[01:24:46]:**

Dank je. En denk ook aan de mensen met een kleine beurs die ook zonder autobezit zich moeten kunnen verplaatsen. Wij zeggen ook, maakt OV zo goed dat de autobezitter liever naar het centrum gaat per OV. Want al die blikken met één persoon, de stad in het UoD, daar is eigenlijk geen ruimte voor. En dat kost ons nog meer van onze gezonde lucht, die toch al wat schaars is in Utrecht. Want wij willen Rijnenburg uiteindelijk maximaal benutten voor de woningbouw. Dus stel niet uit wat het uiteindelijke scenario zal zijn. Houd daar nu de ruimte ook voor vrij. Dat is uiteindelijk ook goedkoper. Dus toon visie en kies voor de toekomst. Dankjewel.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:25:20]:**

Dank. Dan hebben we eigenlijk de agenderende partijen gehad. Er zijn een aantal partijen die nog inbrengen willen leveren en ik begin even met Utrecht Nu.

David Bosch (UtrechtNu!) **[01:25:30]:**

Ja, dank u wel voorzitter. Ik ga het hebben over het rookverbod, want we gaan van mij even teksten. We spreken vandaag over de Merwedelijn en elke keer klinkt het heel mooi... Een tram die groot Merwede en straks Rijnenburg ontsluit, duizenden woningen mogelijk maakt en Utrecht een toekomst vastmaakt. Dat hebben we hier al een paar keer gehoord. Maar wie door die glans heen kijkt, ziet dat de werkelijkheid hard en weerbarstig is. De geboren tunnel, de variant die bewoners en experts het meest wenselijk vinden, is inmiddels, zoals ik wel begrepen,

van tafel. Niet omdat die slecht was, maar omdat hij simpelweg te duur werd. Dat is natuurlijk ook wel pijnlijk. Want juist die tunnel gaf de meeste hinden en de hoogste kwaliteit. Dat wordt hier ook wel benoemd. Wat overblijft zijn dan natuurlijk viaducten en maaiveldoplossingen. Goedkoper op papier, maar in de praktijk betonnen muren door wijken. Geluidsoverlast en onvoldoende capaciteit om straks 24 uur naar Rijnenburg te rijden.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:26:37]:**

U krijgt een interruptie van GroenLinks.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[01:26:41]:**

Eigenlijk twee vragen. Ik zal het één voor één doen. Want u zegt dat er naast de geboorde tunnel alleen plus één of op maaiveld alternatieven zijn. Is er niet ook nog een gegraven alternatief?

David Bosch (UtrechtNu!) **[01:26:58]:**

Ja, kijk, je kunt graven wat je wil. Nee, dat ontken ik ook niet, dat er geen andere oplossingen zijn. Ik heb mij gezien de beperkte tijd niet alles allemaal uitgespit... Maar dat heeft de heer Dekkers gelijk. Je kunt ook graven of gegraven varianten aanleggen, dat klopt.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:27:14]:**

Ik geef u alleen het woord als u via de voorzitter spreekt. U draait al heel wat jaartjes mee.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[01:27:20]:**

Mijn vraag aan UtrechtNu . U heeft gelijk, een geboorde tunnel is duur, heeft voorkeur van veel mensen. Maar deelt u mijn opvatting dat het wel heel belangrijk is om de kosten van een gegraven deels open variant heel goed in beeld te brengen voordat we daarvoor kiezen in plaats van een geboorde variant.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:27:42]:**

Het is wel hardnekkig hè, meneer Dekker? Via de voorzitter alstublieft. Dus niet meer u en u en uw, maar via de voorzitter alstublieft. Ik heb het u ook tijdens de commissie-EDVW gezegd. Ik hang daar toch wel erg aan.

David Bosch (UtrechtNu!) **[01:27:59]:**

Ik zal de vraag van de heer Dekkers beantwoorden. Ik vind zeker dat dat goed in beeld moet zijn. Uiteindelijk stevigde het er toch op af dat het gaat komen. Dan wil ik ook gewoon de beste optie voor het beste geld. Dus daar ben ik met de heer Dekkers eens. Voorzitter, ik ga verder. De bouwopgave in Groot Merwede en Rijnenburg hangt nu aan één tramlijn. Zonder Merwedelijn geen huizen, zo wordt gezegd. Dat hebben we hier vandaag ook al een aantal keer gehoord. Maar tegelijkertijd zien we een tekort van honderden miljoenen. En dat we cruciale keuzes over de Kanaalbrug en de A12-opritten zijn doorgeschoven naar 2026. Endat het Rijk nog altijd geen toezegging heeft gedaan om die extra 600 tot misschien wel 800 miljoen euro... ...en misschien wordt het zelfs wel een miljard als dat zo doorgaat... Tempo maken klinkt mooi, maar de rekening en risico schuift men door naar de regio en de provincie. Terwijl Den Haag nog niet eens de portemonnee heeft getrokken. En ondertussen hangen tienduizenden woningen aan een project dat financieel wankelt. Dat lijkt wel een zoop. Eigenlijk elke week een cliffhanger, maar niemand betaalt het script. De merwede lijn dreigt zo een financieel debakel te worden. Meer dan 2 miljard euro voor een ondergrondse tram die de stad opzadelt met enorme risico's en onzekerheden. En Utrecht nu vindt dat onverantwoord. Er ligt een private bijdrage van 200 miljoen vanuit Rijnenburg. En dat is welkom en te waarderen uiteraard. Bijvoorbeeld nog niet eens helpt voor de kosten van de aftakking. Zonder stevige rijksbijdragen blijft er een enorm gat. Zolang dat niet gedicht is bouw je luchtkastelen. En daar heeft Utrecht nu een aantal concrete vragen aan het college. Wat is eigenlijk plan B? Want in de stukken lees ik alleen versoberen en doorschuiven, maar geen serieuze uitweg als Den Haag niet betaalt. Hoe voorkomen we dat woningbouw in Groot Merwede en later Rijnenburg stilvalt door uitgestelde beslissingen over bijvoorbeeld die brug of A12 opritten? ...stilvalt door uitgestelde beslissingen over bijvoorbeeld die brug of A12-opritten. Hoe worden de jaarlijkse exploitatiekosten gedekt? Die kopen die straks gewoon allemaal bij onze bewoners terecht vanwege hogere lasten. Heeft de provincie al concrete plannen met u gedeeld hoe ze dat gaan financieren... En voorzitter, Utrecht nu, en dat is natuurlijk even wennen voor sommige mensen, die is niet per se tegen een tram. Maar wij vinden dat Utrecht wel eerlijk moet zijn. Liever geen miljardentram die de stad opjaagt met financiële risico's. Maar als er dan toch moet worden gekozen voor een nieuwe lijn dan verdient het VVD-alternatief, de zogenaamde Rijnenburglijn, serieuze aandacht. Die is weliswaar bovengronds, maar maakt gebruik van bestaande infrastructuur, is sneller te realiseren en kost hooguit een derde van de Merwedelijn. Bovendien ontsluiten ze niet alleen Merwede, maar ook Rijnenburg en delen van Leidsche Rijn.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:30:58]:**

Voor Utrecht Nu blijft... Utrecht Nu, u krijgt een interruptie van de GroenLinks.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[01:31:04]:**

Ja, bedankt voorzitter. Utrecht nu wijst terecht op de exploitatierisico's, maar is nou net niet het punt dat het alternatief dat door de VVD is geschetst, juist extra problemen oplevert met de exploitatie, omdat het veel minder reizigers oplevert?

David Bosch (UtrechtNu!) **[01:31:26]:**

Ik hoor het hier rechts van mij zeggen, maar hoe weet de heer Dekkers dat eigenlijk, dat dat minder reizigers op zal leveren?

Fred Dekkers (GroenLinks) **[01:31:34]:**

Dat is nou net een van die dingen die in die onderzoeken op een rij is gezet. Bij de onderzoek waar de verschillende varianten bekeken zijn, is gekeken naar kan de frequentie gehaald worden en kunnen reizigersaantallen gehaald worden.

David Bosch (UtrechtNu!) **[01:31:49]:**

De frequentie is natuurlijk lager en de reiziger aantallen dat is ook een aanname en gissen. Want reizigers gaan zich bewegen. Als je een buslijn, voorzitter, weghaalt uit het netwerk, dan worden andere lijnen ook drukker. Dat is moeilijk te voorspellen hoe dat in het geheel landt. En natuurlijk zitten er meer mensen in een tram die 24 uur per uur rijdt dan in een trem die 12 keer per uurtijd als voorbeeld. Dat ook een logische... Hoe zeg je dat? Een logische rekensom.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[01:32:26]:**

U begint over de exploitatie en ik denk terecht dat het een belangrijk punt is. Wat vindt u eigenlijk van het idee om voortbouwend op de OV-alliantie die er nu is, om meer een gemeenschappelijke zowel verantwoordelijkheid maar ook risico's tussen provincie en gemeente te organiseren voor de exploitatie van de tuin?

Cees Bos (Voorzitter) **[01:32:51]:**

Nou, de heer Dekkers, daar vind ik helemaal niks van. Ik vind het helemaal niet zo. Aan wie vraagt u dat? Via de voorzitter. Dank u.

David Bosch (UtrechtNu!) **[01:33:04]:**

Kijk, en dat is de heer Dekkers misschien ook niet gewend, maar dit is op zich wel een aardig idee vind ik. Want je merkt ook dat doordat de provincie eigenlijk de opdrachtgever is en de uitvoerder, dat gemeentes vaak in een afhankelijke positie zitten. Dus een betere

samenwerking op dat vlak zou ik op zich toejuichen. Ik ga verder. Voor Utrecht nu blijft overeind liever geen luchtkastelen, liever financieel geen avontuur. Hou ook in gedachte dat die Uithoflijn uiteindelijk ook veel malen duurder is uitgevallen. Hoe gaat dat voorkomen worden? Maar als de Raad en het college kost wat kost willen doorzetten dan is een sobere variant eigenlijk de enige verstandige optie wat ons betreft. Voorzitter, UtrechtN u wil tempo, maar niet tegen elke prijs. En eerst duidelijkheid Eerst geld op tafel, eerst garanties voor de leefbaarheid en exploitatie, dan pas bouwen. Want alleen zo krijgen we een verbinding die klopt, financieel, ruimtelijk en maatschappelijk. Voorzitter, wij willen tempo, maar wij willen niet in de verkeerde tram stappen. Want zoals het er nu voor staat, rijdt deze Merwedelijn vooral richting een eindpunt. Financiële ontsporing, eindpunt. Dank u wel.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:34:20]:**

Wat een prachtige zin. Ik ga door naar EenU trecht.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[01:34:25]:**

Dank u voorzitter. Mooie zin inderdaad. Goed, om te beginnen opmerkelijk dat dit vandaag pas de allereerste keer is dat we als raadsleden in debat gaan over wat de beste oplossing is om Rijnenburg op het OV aan te sluiten. Let wel, dik drie jaar nadat deze raad besloten heeft te willen bouwen in een nieuwe wijk in de Rijnenburgerpolder. En ondertussen heeft het college alle keuzes gemaakt. Gaat ze uit van de aftakking van de Merwede metrolijn.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:34:59]:**

En daarom krijgt u een interruptie van PvdA.

Titus Stam (PvdA) **[01:35:03]:**

Gelukkig, voorzitter, zit ik hier niet in een eentje, maar heb ik ook stemmen van boven van mijn oude fractie. Ik zat toen nog niet in de raad, maar de heer Dijkse zat toen ook nog niet inderdaad. Maar er zijn al eerder besluitvormingen over geweest over de Merwedelijn. Dus de heer Dijkse kan doen alsof dat niet het geval is, maar het is wel degelijk gebeurd.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[01:35:23]:**

Dat is niet het geval. Over de Merwede lijn zijn besluiten genomen, niet de consequenties en de doortrek richting Rijnenburg waar het mij om gaat. is dat we vandaag voor het eerst spreken over het effect van de nieuwe wijk Rijnenburg op de keuzes van OV en hoe het

beste Rijnenburg-OV te ontsluiten. Ik zit nu drie jaar in deze raad. Vanaf het begin van deze raadsperiode is die keuze gemaakt. Er komt een nieuwe wijn. Daar staan we helemaal achter. Maar vanaf dat moment, dat is drie jaar terug, is het niet in één keer hier aan de orde geweest Wat de beste oplossing is om Rijnenburg te ontsluiten. Punt. Dat is gewoon een feit.

Titus Stam (PvdA) **[01:36:07]:**

Voorzitter, volgens mij, ik ben geen woordvoerder Rijnenburg, maar ik kijk die debatten wel terug. Volgens mij gaat het daar juist heel veel over hoe je Rijenburg gaat ontsluiten. En we hebben dus enerzijds sinds al 2019 een eerste raadsvoorstel hierover in de raad gehad. En daarnaast hebben we het ook gewoon in ellenlange Rijnenburg discussies. Volgend mij hebben we er eerder teveel dan te weinig over in Rijmenburg in deze raad. al over ontsluiting met de openbare verhoging gehad. De heer Dijkstra is daar toch ook bij?

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[01:36:35]:**

Ja, dat moet u goed opletten, zeg ik via de voorzitter. Want we hebben met elkaar heel veel gesprekken wel en we spreken vaak over allemaal tussenonderzoek en tussenresultaten maar geen besluitvorming. Even los, want het enige er feitelijk is is de motie van een paar maanden terug op initiatief van deze raad... waarin deze raadt in meerderheid, hij is al even onder orde geweest... Zich uitspreekt voor een Merwede metrolijn. En met alle consequenties van die. Dus dat was de eerste keer. Maar niet op voorstel van het college. Dat had wel gemoeten.

Titus Stam (PvdA) **[01:37:09]:**

Voorzitter, dan ga ik toch wel even citeren. Uit het raadsvoorstel uit 2019. Als eerstvolgende stap in de verwezenlijking van schaalsproek openbaar vervoer. Met uitgangspunt het wiel met spaken. En te zetten op de realisatie van de spaak, Merwedelijn en lightrail verbinding. Die Nieuwegein en IJsselstein onder andere beter verbindt met Utrecht. En dat is... Voorzitter, dit is allemaal al een keer vastgesteld. En dan zegt de heer Dijkstra, oh ja, nee, daar was ik niet bij, dus het is niet gebeurd.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[01:37:36]:**

Grappig dit zeg, dat de heer Stam dat niet ziet. Ja, er is toen besloten om een Merwede-lijn te upgraden. Om een Merwedemetrolijn te willen met elkaar. Volstrekt nog niet in ogen schoonnemend wat het betekent als ook er een nieuwe wijk Rijnenburg komt. Daar heb ik het over. Ik hoop dat de PvdA dat met mij nu ziet. Want anders zit het langs elkaar heen te praten en dat zou zonde zijn. Volgens mij mag u verder. Ik denk het wel, dat was een derde interruptie van de Pvda. Maar goed, daar kom ik tot mijn punt wat die

betreft. Namelijk dat die besluitvorming over de Merwede-Metrolijn een fuik is. Een fuik. Vergelijkbaar met de fuik van de Betuwe Spoorlijn. Zelfde fuik. Namelijk geen goede afweging tussen alternatieven en geen heldere duidelijke besluitvorming door democratisch gekozen orgaan zoals in dit geval de Raad. Ik zie weer een hand omhoog.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:38:38]:**

Ja, die zag ik ook.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[01:38:38]:**

De heer Dekkers van GroenLinks. Ja bedankt voorzitter.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[01:38:45]:**

Terecht zegt Een Utrecht dat dit soort besluitvolgingsprocessen dat dat het proces is van soms verbreden en versmallen en dan ergens heen gaat. Je neemt niet een besluit en dan begin je iedere keer opnieuw. Maar vindt in Utrecht het niet belangrijk dat juist in deze nieuwe fase begonnen is met nadenken over, moeten we ook niet naar alternatieven kijken? Dat in dat kader het alternatief van de VVD ook aan de orde gesteld is, ook de alternatievel vanuit de provincie aan de orde gesteld. En dat die nadrukkelijk onderzocht zijn. Daar hebben wij geen formele besluiten over genomen, maar wij zijn daar toch in overleggen over de voortgang van dat onderzoek wel allen bij betrokken geweest als woordvoerders.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[01:39:35]:**

Voorzitter, dan wil ik tegen GroenLinks zeggen dat ik hier niet in de raad ben gaan zitten als gekozen raadslid om gezellig mee te praten met allemaal onderzoeksresultaten van het college. Daar ben je geen gekozen raadslid voor. Ik zit hier als gekozen raadslid om op cruciaal momenten besluiten te nemen met elkaar. En te controleren overigens. Besluiten over welke kant het op gaat. En wat nu voor ligt, dit debat is drie jaar te laat. Het had dat drie jaar terug gelijk naar het besluit. We gaan een wijk bouwen in Rijnenburg. Had er gedacht moeten worden over... wat betekent dat voor het goed ontsluiten van die wijk? En betekend dat dat we allereerder besluiten... over de Merwede metrolijn moeten herzien? Omdat er misschien een alternatief denkbaar is... waardoor alles combinerend tot betere, goedkopere en snellere oplossingen komen. En dat is niet gebeurd. Ja, maar voorzitter...

Cees Bos (Voorzitter) **[01:40:25]:**

Excuus, heer Dekker. Deze gaat wel op uw eigen tijd. Want u heeft al twaalf interrupties gehad.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[01:40:32]:**

Prima. Waar ik wel een probleem mee heb, dat is dat Een Utrecht nu ontkent dat we geen mogelijkheden gehad hebben om bij te sturen, om alternatieven in te brengen. En gezien zijn eerdere interrupties ook net doet of er geen echt heel uitgebreide onderzoeken naar die verschillende alternatieven geweest zijn. Wat zegt u daarop? Daar zeg ik helemaal niks op.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[01:40:58]:**

Wat zeg EenUtrecht daarop. Gaan we luisteren. Ik vond het wel spannend wat de heer Bosch zou vinden van wat ik daarvan... Maar nee, al gekkend op een stokje. Kijk, laat ik even heel eerlijk zijn. Ik heb ook zelf, als ik ergens spijt van heb, want dat heb je altijd, weleens krijg je drie jaar terug en dan denk je, goh, wat had ik hier nou beter kunnen doen als raadslid? Nou, dit is één van de dingen die ik beter had moeten doen. Dat zeg ik gewoon ook eerlijk. Het is mij gebeurd en daar heb ik echt spijt van. Dat vind ik echt stom. Ik had al twee jaar terug moeten denken, dit gaat niet goed. Dit is een fuik. Dat heb ik niet gedaan. Stom. Een jaar geleden begon de VVD met een advertief. Met dank. Hulde. Toen dacht ik, ah, nu gaan we wel met elkaar in debat. Is niet gebeurd. Had ik ook kunnen versnellen. Achteraf denk ik, verdorie, dat gaat mij geen tweede keer gebeuren. Ik maak er nu een punt van. Liever half gedwaald dan ten hele verdwaald. We kunnen nu nog wijze besluiten nemen. Het is nog lang niet te laat, zeg ik tegen de heer Dekkers. Volgens mij kunt u verder. Ik had hierover nog een drietal vragen aan het college.

1. Waarom is in de afgelopen drie jaar niet een afweging voor het ontsluiten van Rijnenburg aan de Raad voorgelegd? zoals we nu vandaag bespreken.

2. Een tweede vraag is, heeft het college vanaf 2022, dus drie jaar terug, zelf ook meerdere alternatieven afgewogen? En dan heb ik het niet over varianten op de merwede metro-lijn, maar echt compleet alter en ontsluiting. Denk aan dat van de VVD. Zo ja, welke? En zo nee, waarom niet?

3. En de derde laatste vraag, had dan ook deze afweging niet met de raad gedeeld moeten worden?

En daar kom ik naar die vraag met mijn laatste punt, voorzitter. Nogmaals, ik zei het al even, dank aan de VVD dat ze in ieder geval met een alternatief plan zijn gekomen. Een jaar terug al, hulde. Het lijkt 1 miljard goedkoper en het lijkt ook vele jaren sneller misschien te realiseren. We hebben dan een reactiebrief en ook nu de antwoorden op de schriftelijke vragen van de VVD met allemaal plus en minnen waar het college iets van

zegt. Maar het is nergens opgeteld, dat moet ik dan misschien zelf doen. Dat lijkt me niet zo verstandig en je zag het net ook al even in het debat al. Allemaal raadsleden gaan onderling wel even kijken van heb ik een goed argument voor of tegen. Maar er ligt geen goed overzicht onder de grondslag. En dat maakt het, en dat is mijn punt nog even voor vandaag, voor mij als raadslid niet mogelijk om de beide alternatieven goed af te wegen. Terwijl het notabene wel gaat over dik 1 miljard verschil en mogelijk 5 jaar of meer verschil in wanneer je voor het eerst de eerste woning kan bouwen in Rijnenburg. En ik vind dat nogal wat. Ik zie een hand voordat ik me tot mijn laatste vraag...

Cees Bos (Voorzitter) **[01:43:33]:**

Dat klopt, maar ik wilde u even uit laten praten. Dus ik ga even de instructie geven aan de PvdA.

Titus Stam (PvdA) **[01:43:39]:**

Ja, voorzitter. Want de heer Dijkstra plaatst hoog van de toren. Het proces is niet goed. Raadsleden hebben geen overzicht. Ik vind dat nogal wat. Is het niet gewoon de waarheid dat een groot deel van de raad, 37 zetels, gewoon achter dit voorstel staat? En dat er een klein deel, waaronder u, hier niet achter staat. Maar dat overgrote deel wel de raadsleden met open ogen dit voorstal steunen en die stap naar Rijnenburg willen zetten.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[01:44:05]:**

oei, we gaan nu de geschiedenis even in voorzetten als u het goed vindt... maar kijk, hoe vaak is het in de democratie in dit land al niet voorgekomen dat grote meerderheden onjuist geïnformeerd... of niet volledig voor een goede keuze gestaand echt de verkeerde afslag hebben genomen. Gelukkig leren met elkaar. Dus ik kan me heel goed voorstellen dat inderdaad 37 collega's... voor een oplossing kiezen waarvan ze over vijf jaar denken... ooh, had ik dat anders gedaan. Ik denk even aan de Catharijne Singel. Die is wanneer, jaren 70, eind 60... is besloten in dezelfde raad, die gooien we helemaal dicht. Nou ja, ik denk als je nu de mensen nog zo interviewt als die nog leven... en van, was dat een verstandig besluit? Dan zullen veel mensen zeggen, dat was niet verstandig. Dus het kan inderdaad zo zijn dat de meerderheid van deze raad ergens een keer de verkeerde afslag neemt. En dan ben ik blij met minderheden die van zich laten horen en zeggen, moeten we niet verstandiger kiezen voordat we verder gaan? Dat is mijn antwoord, voorzitter.

Titus Stam (PvdA) **[01:44:59]:**

Ja, voorzitter. Dus wat we allebei accepteren is een brede meerderheid in de raad. 37 zetels voor deze Merwede lijn. Tweede, u zegt hier dat u verkeerd geïnformeerd zou worden. Dat is best wel een hele aantijging. Meent u dit werkelijk? Want dan hebben we een heel ander debat. Of zegt u

dat u het zelf niet zeker weet? Dat zijn twee heel verschillende dingen. En dat heeft twee heel veel andere implicaties over vaccin.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:45:21]:**

Ik meen helemaal niks. Dus wie stelt u die vraag? aan de heer Dijkstra, die nogal een aantijging deed.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[01:45:31]:**

Dank u. Het zijn twee vragen in één eigenlijk maar ik ga ze allebei beantwoorden als u het goed vindt, voorzitter. Kijk, die meerderheid... Ik had liever gehad dat de heerstoon van de PvdA zou zeggen... toch wel fijn dat er een kritische minderheid is die aan de bel blijft trekken. Laat ik daar eens goed naar luisteren, want misschien zien we iets over het hoofd. Dat is één. En twee, verkeerd geïnformeerd. Als ik zeg verkeerd geïnformeerd Dan bedoel ik daar het volgende mee. Dan bedoelde ik daarmee dat ik goed geïnformeerd wil worden. En dat betekent, kan kiezen, kan overzien wat mijn keuze inhoudt. Ik vind dat heel spannend nu. Ik word meegezogen in een fuik, in een besluit. En misschien is dat een goede besluit hoor. Dat kan. Maar ik durf dat nu niet te zeggen. En daarom stem ik dus tegen. Want ik ben nog niet overtuigd. Ik heb het overzicht niet. Het gaat wel over miljarden... Het gaat over een hele bepaalde keuze voor de stad en voor de ontwikkeling van Rijnenburg.

Titus Stam (PvdA) **[01:46:30]:**

Voorzitter, dan constateer ik enkel dat de heer Dijkstra onzeker is maar zeker niet verkeerd geïnformeerd wordt door het college en dat wij voldoende informatie hebben.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[01:46:39]:**

Ik ben niet goed geïnformeerd nog, laat ik het dan zo zeggen... want ik ben onvolledig ook geïnformeerd. Ik heb niet alle informatie die ik nodig heb om tot een goed besluit te komen. Ik zou het verstandig vinden met zo'n enorme investering dat we serieus... alternatief afwegen. Op zijn minst zou ik vinden dat het VVD-alternatief beter in een beter detail onderzocht zou zijn en ook in de presentatie van deze twee alternatieven dat er een beter overzicht komt van de plussen en de minnen. Dat hoeft geen enorm veel werk te kosten, maar dat kan een slag zijn die wij nodig hebben om tot een betere keuze te komen. Volledig geïnformeerd te worden, betere Dank u, voorzitter. Ik rond af met mijn afsluitende vraag aan het college. Zijn het met ons eens dat het verschillende kosten... ...over de grote 1 miljard zou kunnen zijn? Dus tussen de twee alternatieven. De Merwede, de Metro-lijn en de Rijnenburg-tramlijn. Is dat over de grote een miljard? Klopt dat? En is er, als je dat in oogschouw neemt, dan wel een goede keuze gemaakt? De volgende vraag is... Hoe groot is het risico dat als we blijvend kiezen hier als gemeenteraad in meerderheid voor de Merwede metrolijn. Dat er dan niet voor 2040 in Rijnenburg gebouwd kan

worden. Want dat is het andere voordeel wat ik zie bij de Rijdenburg tramlijn van de VVD. Dat dat jaartal wel fors naar voren lijkt te komen. Want hoe zwaar moet dat ook wegen zeg ik. Daarbij gelet op de wooncrisis en de noodzaak van een leefbare stad. Die echt tegen de grenzen van zijn verdichting aanloopt. en snakt naar een oplossing buiten in de pol. Laatste vraag, voorzitter. Kan het college alsnog een nette vergelijking maken... in een strak overzicht van voor- en nadelen op beide opties... zodat we goed kunnen afwegen? Dank u.

Cees Bos (Voorzitter) **[01:48:32]:**

Fijn, dank u wel. Ik zie nog één fractie. Dat is de fractie van Denk, maar die heeft geen inbreng. Dus we kunnen direct over naar de beantwoording van het college. Maar ik heb nog wel een vraag aan u. Ik weet niet of er nog een korte pauze nodig is van een paar minuutjes. Oké, dan schorsen we de vergadering voor een kwartier zelfs. Want ik hoor dat het college ook nog wat ademruimte nodig heeft.

Cees Bos (Voorzitter) **[02:11:12]:**

Deuren dicht.

Cees Bos (Voorzitter) **[02:11:24]:**

Ja, graag. Dank je wel. Bon. We gaan weer beginnen met de commissievergadering. Volgens mij... is het college volledig op gelijnd om al uw vragen te beantwoorden. Ik wil het college wel verzoeken om het KIS-principe te hanteren. Keep it short and simple. En dan gaan we beginnen. We beginnen met de heer Eerenberg.

Eelco Eerenberg (College) **[02:11:52]:**

Ja, voorzitter, dank u wel. En ik wilde eigenlijk in een soort blokje veel van de waarom vragen stellen of beantwoorden.

Eelco Eerenberg (College) **[02:12:12]:**

Maar toen deed eigenlijk het CDA daar in haar bijdrage een hele mooie introductie over. Dus ik zou bijna kunnen zeggen dat wat het CDA zei, maar er toch even een paar extra zinnetjes aan toevoegen. Maar het is significant korter door geworden, want we staan natuurlijk wel op een kantelpunt. Heel erg veel woningen toevoegen aan Utrecht vraagt om grote infrastructurele investeringen. En dan is het natuurlijk ook logisch dat als onze verstedelijking langs de AS, Centraal Station, Beurskwartier, Merwede-Kanaalzone, Nieuwegein, Rijnenburg loopt. Dat grosso modo de infrastructuur natuurlijk diezelfde lijn volgt. En ja, dan moeten we heel veel ingewikkelde dingen doen, maar die moeten we ook wel echt nu doen. Want het gaat al heel hard, nou ja, wordt het al spannend, want de wegen rondom Utrecht staan tjokvol. Dus als we al

die woningen bouwen en we hebben het alternatief niet op orde, dan zijn wij de oorzaak van een vastdraaiend ring rondom Utrecht. En dat wil echt niemand. De Rijkspartners overigens voorop en terecht. Nou, daar zijn we lang en veel over aan het praten met het Rijk vanuit die behoefte om te groeien. Ik wijs u ook even op de conceptnota Ruimte die minister Keijzer gelanceerd heeft waarin staat hoe moet Nederland groeien. Er staat een lijstje in mijn hoofd aan de linkerkant als u hem openslaat met een paar grote... Infrastructurele ingrepen die Nederland nodig heeft om goed te groeien. En welke staat daar tussen? De Merwede lijn. En dat is dus ook uit de landelijke strategie niet voor niets dat die daar tussen staat. Wat we natuurlijk ook gedaan hebben is die verkenner aangesteld. Dat is echt wel uniek in Nederland, durf ik te zeggen. En we hebben natuurlijk in het geheime deel twee weken geleden met elkaar veel en lang over gesproken. Dus ik kan er niet heel veel hierover zeggen. Anders dan dat de basis natuurlijk toch wel gelegen is in de merwede lijn zoals wij die voor ons zien. En dat met die verkenner in de hand... ...echt een stap vooruit kunnen zetten met alle betrokken partijen. En dat is natuurlijk toch wel goed nieuws... ...omdat het zo noodzakelijk is, omdat het het kantelpunt is... ...zoals ik net al even zei. En het draagvlak, voorzitter, en dat is het laatste in de introductie... ...want daar werd ook nog gevraagd, is echt heel erg groot. Het is niet alleen de gemeente Utrecht, het is ook de provincie... ...het is ook Nieuwegein, het zijn grondeigenaren, niet de minste AM... ...Ballas Nedam, bouwfonds, woning, portaal, synchroon en een hele... trits die ik maar niet ga opnoemen, Utrechtse bedrijven... die ook zich achter de Merwedelijn hebben geschaard... die niet per se grondeigenaar in Rijnenburg zijn. Dus er is toch een behoorlijke stevige groep mensen die zegt... zomaar doen dan. Betekent dat, voorzitter, dat dat onze verstedelijkingsstrategie op de kop zet? Vraag van GroenLinks. Nee, natuurlijk niet. Dat versterkt onze huidige verstedelijkingsstrategie. Dus dat blijft gewoon wat ons betreft in de lucht... En hebben we geleerd van Leids Rijn? Dat is de laatste in mijn introductie. Ja, voorzitter. En ik denk dat de grootste les die we daar getrokken hebben... dat als de randvoorwaarden te laat komen en de woningen staan er al... dan heb je in het begin geen leuke tijd als je daar woont als mens. Maar het zorgt er ook gewoon voor dat je niet aangehecht bent bij de stad... met alle ellende van dien als het bijvoorbeeld over mobiliteit gaat. En misschien dan toch ook even gedeputeerde Van Schie... de credits geven voor de uitspraak, want hij is van hem... Laat de eerste paal een haltepaal zijn.

Cees Bos (Voorzitter) **[02:15:48]:**

Dat waren niet een paar zinnen, maar het waren wel mooie zinnen. Maar u krijgt een interruptie van Een Utrecht.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[02:15:56]:**

Kan de wethouder iets meer duiden over of het nou A, zo is dat al die partijen en dat is een indrukwekkende lijst, dat is mooi. Dat is heel mooi trouwens. Nou, allemaal echt overtuigd zijn van dat dit inhoudelijk echt de enige goede oplossing is. Of B... Wat je ook wel eens vaak ziet, dat veel partijen denken, nou weet je wat, dit zal het wel worden waarschijnlijk. Want het gaat die kant al heel lang op. Ik kan het beter wel meedoen, want dan haal ik het maximaal eruit. Dus

waar zit het ergens? Dus ik hoop een beetje op een inkijkje in die wereld van de wethouder. Kan de wethouder daarop reflecteren?

Eelco Eerenberg (College) **[02:16:36]:**

Kijk voorzitter, ik ben niet die partij. Maar de mensen die ik tref van die partijen, die beschouw ik eigenlijk wel als buitengewoon verstandig. Of het dan over een Onno Dwars van Ballas Nedum gaat of een Henk Peter Kip van Woonin. Dat lijken mij mensen met verstand van zaken. Dus op het moment dat wij hen vragen, willen jullie deze grote infrastructurele ingreep in Utrecht steunen zodat we de woningen kunnen bouwen? En zij zeggen ja, dan ga ik ervan uit dat ze dat gedaan hebben op basis van hun gezag en kennis van zake.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[02:17:06]:**

Ik ken de bouwwereld ook een klein beetje. En wat ik ook wel weet is dat die choose your battles, die kijken ook wel een beetje van, je gaat wel mee waar de kansen liggen. Dus ik kan me ook voorstellen, en dat is niks ten kwade van, dat kan heel goed argument zijn van, Als veel overheden al zeggen, dit is de enige oplossing. Dat die bouwwereld denkt, en ook die grondeigenaren. Ja, ik kan er nog iets anders van vinden. Maar het is maar verstandiger om gewoon hierin mee te gaan. Want dan zitten we vooraan en dan doen we goed mee. Dan moet de wethouder toch ook iets van proeven. Hoe enthousiast of hoe dat zit.

Eelco Eerenberg (College) **[02:17:44]:**

Ja voorzitter, ik ken de bouwwereld ook heel goed vanuit mijn portefeuille. Als ze het ergens niet mee eens zijn, dat gebeurt nog wel eens gezien, de ambities die wij als stad stellen, dan weten ze zich altijd vrij goed tot mij te wenden. En dat hebben ze in dit geval echt niet gedaan.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[02:18:01]:**

Nou, dan blijden we allebei de bouwwereld een beetje kennen. We houden het zeker beter kennen dan ik. Maar dan weet de wethouder ook dat ze niet op alle punten altijd... Het is ook plussen en minnen geven en nemen. En deals maken, dat is het ook. En daar zat ik een beetje naar te zoeken. En ik hoop dat de wethouder daar nog iets van kan zeggen en anders maar niet.

Eelco Eerenberg (College) **[02:18:25]:**

Ja, voorzitter. 200 miljoen doneren aan iets waar je niet in gelooft. Dat is wel de meest bijzondere vorm van vrijgevigheid. Dus volgens mij hebben we hier echt met de volgende stap van de groei van Utrecht te maken. En denk ik ook dat wij met z'n allen die schaalsprong ook gewoon te faciliteren hebben. Kom ik bij de aan mij gestelde vragen.

Cees Bos (Voorzitter) **[02:18:45]:**

Toch nog een interruptie, VVD.

Marijn de Pagter (VVD) **[02:18:47]:**

Ja, voorzitter, ik wil toch nog even terugkomen op wat de wethouder in zijn introductie zegt over de nood aan ruimte. Daar heb ik in mijn inbreng ook iets over gezegd. Daar gaat 2034 ook een belangrijk jaartal in. Dus ik hoop dat de wethouder daar straks op terugkomt. Maar toch ook even op wat hij aangeeft, dat de Merwedelijn genoemd is. Er staat inderdaad een longlist structuurversterkende infrastructuur. Ik hoop dat meneer Eerenberg dat ook gezien heeft. Er staan denk aan de Merwelijn, maar op één staat daar de Lelylijn. Dus daar is ook nog lang geen geld voor landelijk gereserveerd. Dus Er is gewoon een beperkte hoeveelheid middelen landelijk om infrastructuur te realiseren. Vindt meneer Eerenberg nou ook niet dat ons wel ook in dat hele plaatje van al die investeringen die er nodig zijn, ook enige bescheidenheid past met wat we vragen van het Rijk. En ook goed kijken naar welke uitgaven kunnen we echt goed verantwoorden en welke uitgaven zijn echt nodig. En hebben we echt alle alternatieven in beeld gebracht.

Eelco Eerenberg (College) **[02:19:41]:**

Ja, voorzitter, ik denk dat we in de rest van het debat zeker daarop ingaan. Maar dit is niet zomaar een lijstje waar je in staat. Er is overigens geen rangorde in het lijstjes. Dat is echt niet te onderschatten welke waarde dat heeft. En dat is omdat er echt een steengoede onderbouwing is... over hoe we als Utrecht groeien... en hoeveel we dan aan de landelijke groei van Nederland kunnen bijdragen. En ook onze rijkspartners daarin geloven. En daar weer, dat is ook niet zonder reden.

Cees Bos (Voorzitter) **[02:20:08]:**

Interruptie Link.

Ben van Impelen (LINK) **[02:20:10]:**

Dank u wel, voorzitter. Vindt het college ook niet... Nou ja, dat op zich te verwachten valt dat grote bouwbedrijven voor grote projecten zijn, ook als ze groter zijn. Dus ik vroeg me af, is dat dan een leidend argument? Want dat vind ik op zich niet heel overtuigend, dat stuk, zeg maar. Gewoon om even scherp te blijven.

Eelco Eerenberg (College) **[02:20:29]:**

Nou, wat ik u toogde eigenlijk te zeggen, is die Merwedelijn als... versneller of facilitator van de groei van Utrecht en de groei van Nederland. Dat wordt omarmd door de gemeente Utrecht, door de provincie Utrechts, door gemeente Nieuwegein, de U10. Dus alle 16 regiogemeentes zitten aan tafel in wat wij een gebiedsalliantie noemen, onderschrijven dit. Er zijn private partijen in de stad die geen bouwpartij zijn, die zeggen dit is de volgende stap van Urecht, dat onderscheiden wij. Er zijn grondeigenaren, waaronder ook woningbouwcorporaties in Rijnenburg die zeggen, dit onderschrijven wij. Kortom, dit is geen hobby van collega Matouch en ondergetekende. Er is een hele grote beweging binnen en buiten Utrecht die zegt, zullen we het maar doen zo dan?

Eelco Eerenberg (College) **[02:21:20]:**

2035, voorzitter. En dat was de eerste vraag van de VVD. Kijk, daar is natuurlijk een politieke antwoord op te geven... maar ik wil eigenlijk ook vooral een praktische antwooord geven. Want het lijkt ver weg, maar het is eigenlijk al over negen jaar. En kijkt u terug in de geschiedenis van Leidse Rijn... de openingsfoto van de eerste paal van Leidsche Rijn was met Wim Kok... En ondergetekende is nog steeds openingsfeestjes aan het houden met bewoners van nieuwe blokken. Zo lang duurt het om zo'n gebiedsontwikkeling te doen. Het is een ingewikkeld gebied. Er moet heel veel gebeuren om het ook nog met water- en bodemsturend in orde te maken. Even los van het openbaar vervoer. Er zullen uiteindelijk ook mensen met een auto naartoe moeten. Daar is de infrastructuur van de weg nog volledig niet op ingericht. Daar hebben ook de rijkspartners weer wat te doen, dat zijn processen die duren jaren. De planologische besluitvorming duurt jaren. Wie weet vindt er iemand iets van, kom je bij de Raad van State, dat duurt. Jaren. Dus zelfs als het zogenaamd sneller zou kunnen omdat er een andere politieke opvatting over zou bestaan, dan lijkt mij dat gewoon zo langzamerhand praktisch onmogelijk inmiddels.

Cees Bos (Voorzitter) **[02:22:37]:**

Interruptie, VVD.

Marijn de Pagter (VVD) **[02:22:38]:**

Ja, voorzitter. Het dreigen debatten uit ROG over te gaan doen hier. Maar het wethouder weet ook dat in de verkiezingsprogramma van de partij waarvoor hij wethouders is, ook het plan is om binnen vijf jaar te gaan bouwen in Rijnenburg. Dat is dus eigenlijk al over twee jaar, drie jaar. Want die verkiezingen zijn inmiddels drie jaar geleden. Dus het gaat ook om ambitie die je hebt.

Eelco Eerenberg (College) **[02:23:14]:**

Voorzitter, ik heb geen verkiezingsprogramma als wethouder, ik dien de hele stad. En ik heb u betoogd waarom los van wat wij hier vinden en willen je gewoon praktisch heel

snel voorbij dat jaartal schiet. Ik heb u vorige week of de week daarvoor, dat ben ik eigenlijk uit mijn hoofd vergeten, een mooi document gestuurd over de leidende principes voor Rijnenburg. Daar ziet u de ambitie van deze wethouders om serieus werk te maken van de ontwikkeling van Rijnenburg. Binnen de gehele verstedelijkingstrategie van Utrecht. En ik hoop op snelle behandeling door uw commissie. Dat over 2035, voorzitter. Dan het aantal woningen, voor zitter. 25.500 woningen zijn beurskwartier, stationsgebied, Merwede-Kanaalzone, stukje Kanaleneiland, Groenewoud, Nieuwegein City en Rijnhuizen in Nieuwegein. Want we doen dit echt samen met Nieuwegein. Dat is tot 2030. Na 2030 hebben we nog 15.500 tot 25.000 woningen in Stadseiland-Zuid, Papendorp en dan komt er weer een stuk van Nieuwegein, Galekop, Liesbus en best ingewikkeld maar wel de ambitie van Nieuwgein de tramremise.

Marijn de Pagter (VVD) **[02:24:47]:**

Prima, voorzitter. Dat is gewoon niet waar, voor zitter. Wees nou eerlijk over hoeveel i n Rijnburg kunnen we hier helemaal niet mee bouwen. Dus wees daar nou eerlijker over, voorztitter.

Eelco Eerenberg (College) **[02:25:18]:**

Voorzitter, ik had een volgens mij kuddige opzomming die feitelijk klopt en ik denk dat dat past in het bakje van eerlijkheid. CDA vroeg hoe je het proces van de miljoenen ziet bij het Rijk. Er wordt nu 2,5 miljard verdeeld bij het rijk wat juist gaat over woningbouw en wat je dan moet doen aan de infrastructuur om dat mogelijk te maken... En daar is natuurlijk ook onze hele lobby opgericht. En als ik er niet in zou geloven, dan zouden we dat natuurlijk niet doen met elkaar. Ik zie dat we letterlijk in het linker rijtje staan als we naar de notaruimte kijken. Dat betekent dat ik er veel vertrouwen in heb dat dat goed komt. En laten we in die zin ook niet hypothetisch vragen over wat is het plan B.

Cees Bos (Voorzitter) **[02:26:17]:**

Ik zie het CDA heeft geen interruptie daarop. Dus er is toch een nabrander van de VVD? Interruptie?

Marijn de Pagter (VVD) **[02:26:23]:**

Ja, voorzitter. Ik heb echt moeite met het frame too big to fill. Want dat is dus echt een probleem. Wij als volksvertegenwoordiger in Utrecht moeten wel echt een goede afweging maken of dit de beste sober en doelmatige oplossing is. Dat kunnen we nu gewoon niet goed. Als het toeblik te veel is, dan krijgen we straks weer rekenkameronderzoeken. En dan krijg je straks over tien jaar een onderzoek van... Goh, hij werd gepresenteerd alsof het niet anders kon. En de raad had niet echt een keuze. Dan hebben we daar weer

allerlei discussies over. Voorzitter, wees nou gewoon open. En ga ook gewoon open het vizier aan of er nog alternatieven zijn. Dat is de oproep die de VVD doet.

Eelco Eerenberg (College) **[02:26:55]:**

Ja, voorzitter, maar dan loop ik een beetje vooruit op wat collega Maatoug ook nu gaat zeggen. Maar rondom dat BO meert, want we doen dit nogmaals samen met allerlei andere partners... dus de besluiten nemen wij niet in ons eentje, die nemen we ook samen met het Rijk zitten er nog allerlei processtappen in waar een aantal van de veiligheidskleppen... waar de VVD naar vraagt, gewoon in het proces ingebakken zijn. Als u mij nu vraagt vanuit wat moet er gebeuren om de groei van Utrecht mogelijk te maken... dus dat is even mijn perspectief... Dan moeten we hier gewoon excellent openbaar vervoer, laat ik het dan maar zo noemen, faciliteren. En ik heb daar gewoon het volste vertrouwen in. Dat is eigenlijk gewoon wat het is. Dus dat heb ik ook richting het CDA gezegd.

Cees Bos (Voorzitter) **[02:27:36]:**

GroenLinks die... Ja, voordat u dat doet, voordat u verder gaat, toch nog een interruptie van Utrecht Nu.

David Bosch (UtrechtNu!) **[02:27:43]:**

Ja, dat punt too big to fail, daar kwam ik eigenlijk ook in aanslag. Want dat doet mij heel erg denken aan bijvoorbeeld de Uithoflijn. Daar werden dat soort dingen ook constant gezegd. En daarmee kom je ook van too big too fail. Dat zeggen de mensen van de Neder-Saxonlijn ook. Dat zegt de mensen, van de Ladylijn, ook. Het lijstje staat al meer dingen op. Dat hoor je overal en overal is er nog geen geld voor. Waarom zou Utrecht nou zo bijzonder zijn? En hebben wij, het wethouder zegt het meerdere malen, het volste vertrouwen dat wij dat geld wel krijgen. Waarom zou dat zijn? Waarom zal de Lelylijn dat niet krijgen en wij wel?

Eelco Eerenberg (College) **[02:28:23]:**

Voorzitter, ik ga niks over de lelylijn zeggen. Fiets door de stad, kijk naar onze plannen. Dat zijn heel veel woningen op een heel klein stukje aarde waardoor dat super efficiënt is om te bouwen. Waar heel veel mensen willen wonen met een hele hoge kwaliteit. Ja, wie wil het niet zou ik mij nou zeggen.

David Bosch (UtrechtNu!) **[02:28:43]:**

Voorzitter, ik wil de wethouder gewoon vragen om antwoord te geven. Waarom zou de Lelylijn, de Neder-Zakslijn wel geld krijgen en wij niet? Dat de mensen in Utrecht willen fietsen, allemaal hartstikke fantastisch. Er willen ook mensen in Drenthe een woning bouwen, er willen ook... ...mensen in Overijssel woningen bouwen. Er wil ook mensen Lelystad woningen... ...bouwen. Dat is allemaal precies hetzelfde. Waar om zouden wij dat geld krijgen... ...en zij niet? Het is toch niet realistisch om dan gewoon elke keer die leuke praatjes weer op te gaan hangen waar niemand wat aan heeft?

Eelco Eerenberg (College) **[02:29:13]:**

Ja, voorzitter, dit zijn geen leuke praatjes wat mij betreft. Dit is gewoon heel serieus. Hoe zien wij Utrecht richting langzamerhand die half miljoen inwoners? Want dat komt op een gegeven moment aan de horizon groeien. Elke stad met een half miljoen inwoner, laten we dat even in ons perspectief houden... ...heeft natuurlijk OV-infrastructuur zoals wij nu zo langzame hand een beetje aan u beginnen voor te stellen. En dat is wat mij betreft helemaal niet in concurrentie met welke... ...voorstel in het land dan ook. Want dit is wat er hier gaat gebeuren. Het debat over... ...goh, er moet wel heel veel gebeuren in Nederland... ...aan de kant van de OV-infrastructuur... ...om de hele groei van Nederland te faciliteren... ...en is 2,5 miljard dan wel genoeg? Dat is een terecht debat. Maar dat moeten we vooral met het Rijk gaan voeren.

Cees Bos (Voorzitter) **[02:29:59]:**

Er was laatste interruptie op dit vlak. Maar ik wil u al vragen als het dezelfde vraag is in een ander jasje dan niet te stellen.

David Bosch (UtrechtNu!) **[02:30:07]:**

Ik krijg gewoon geen antwoord.

Eelco Eerenberg (College) **[02:30:47]:**

Het vertrouwen begint bij de vele gesprekken die collega Maatoug ook ondergetekende met die rijkspartners voeren. Het vertouwen begint bij dat wij opduiken in de stukken waarin we gewoon in het linker rijtje staan. En voorzitter, de verkenner, we hebben daar in het geheim lang over gesproken. ook niet niks, die gewoon ook een weg voorwaarts schetst. Dat geeft mij allemaal het vertrouwen waar u naar vraagt. GroenLinks vroeg, is een keizersnee door de stad als hij te veel gegraven wordt? Ik gebruik hem maar even als metafoor. Nou, niet zodanig lelijk dat je echt heel erg je best moet doen om dat te voorkomen.

Eelco Eerenberg (College) **[02:31:25]:**

- Hier valt de audio weg. *

Cees Bos (Voorzitter) **[02:32:05]:**

UtrechtNu!.

David Bosch (UtrechtNu!) **[02:32:10]:**

Kijk, voorzitter. Plan B wordt nu heel snel van... Ah, daar heb ik iets over gezegd in mijn inlichting. Ik heb gewoon gevraagd... Wat is de uitweg als er niet betaald wordt? Gewoon klip en klaar. Een hele simpele vraag.

Eelco Eerenberg (College) **[02:32:40]:**

Ja, dit is allemaal een soort bolvraag. Want wie weet zit er na de verkiezingen een ander kabinet. En daar weer een ander type gesprek mee te maken. Dat zou onderdeel van plan B zijn. Misschien kunnen we dingen faseren. Maar heel veel meer dan dat denk ik dat wij nu niet hier met elkaar moeten doen. Omdat onderdeel van een successe lobby is wat mij betreft ook gewoon wel de lat hoog leggen.

David Bosch (UtrechtNu!) **[02:33:07]:**

Dus als er geen geld meer is, dan gaan we gewoon even dat vanuit. Dan wordt er ook niet gebouwd aan Rijnenburg. Dan is het heel stil. Gewoon hele simpele vragen, hele simpel antwoorden kunnen daarop gegeven worden.

Eelco Eerenberg (College) **[02:33:20]:**

In de leidende principes van Rijnenburg die ik u gestuurd heb, ziet u dat excellent openbaar vervoer, hoogwaardig openbaar voer, rand voorwaardelijk is voor de ontwikkeling van Rijnenburg?

Eelco Eerenberg (College) **[02:33:34]:**

Dan over de op- en afritten. Nou, daar mag woningbouw niet in de weg zitten. Nou dat ben ik eigenlijk met Utrecht nu eens. Dus daar kunnen we eigenlijk kort over zijn. Als wij gezamenlijk met al die partijen nu alles op alles zetten. Dat verdere vertraging, voor zover er nu al sprake van is, niet nodig hoeft te zijn. Dus ik zou zeggen volle bak vooruit en zomaar doen dan. En dan geef ik het woord graag over aan collega Maatoug.

Cees Bos (Voorzitter) **[02:34:17]:**

Wat plaatsvindt is nog een interruptie van Een Utrecht.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[02:34:22]:**

Dank voor het antwoord, zeg ik via de voorzitter.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[02:34:27]:**

Maar er moet toch iets meer duiding gegeven kunnen worden? Ik bedoel, ik vind het best ingewikkeld worden als ik alles zo optel. Dan zie ik die eerste woning toch niet voor 2040 eigenlijk staan. Of kan het college dat uitsluiten, dat dat niet aan de orde gaat zijn?

Eelco Eerenberg (College) **[02:34:44]:**

Nee, voorzitters, dat kan ik niet uitsluiten. Want het is helaas mijn dagelijkse praktijk dat fantastische plannen die wij morgen realiseren in de stad... bijvoorbeeld door bezwaar van de stad zomaar drie, vier, vijf jaar kunnen vertragen. Dat wil helemaal niemand in deze zaal, maar het gebeurt wel.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[02:35:05]:**

Dat is een externe factor, maar dat ging mij natuurlijk om dat door de keuze, want het is door de enorme verdichting... en door die keuzen eenmalig nu om dan in te zetten op één oplossing... dus je hebt één oplossing, dat daardoor dat risico groter wordt. Dus ik heb het niet over, dat kan altijd natuurlijk, maar dat je daardooor een risico neemt wat maakt dat die eerste woning in Rijnenburg niet voor 2040 er gaat zijn. Mag ik daar een koppeling zien of zegt u nee? Zeg ik via de voorzitter, dat kannik wel uitsluiten. Dit plan, deze keuze, dat gaat niet de oorzaak zijn dat een woning er niet voor2040 is in Rijnenburg.

Eelco Eerenberg (College) **[02:35:45]:**

Voorzitter, ik kan heel moeilijk dingen uitsluiten. Sowieso in het leven is dat ingewikkeld en in het leef van een wethouder al helemaal. Ik zou de stelling om willen draaien. Wij kunnen in Utrecht toch echt heel mooi 75.000 woningen samen met Nieuwegein in de komende decennia ontwikkelen. En iedereen die dat ook wil, inclusief de rijkspartners en die willen dat, die zouden dus juist heel erg gemotiveerd moeten zijn om ervoor te zorgen dat dat zo snel mogelijk gebeurt... en dat de randvoorwaarden dus op orde zijn. Omdat iedereen het wil.

Cees Bos (Voorzitter) **[02:36:18]:**

Goed, ik heb eigenlijk een procesvoorstel. Ik vraag me af of jullie daarmee in kunnen stemmen dat we nu eventjes kijken of er nog gemiste vragen zijn. En dan zouden we bij wijze van spreken tegen de heer Eerenberg kunnen zeggen u kunt gaan. U blijft de tijd zitten? Oh, nou, de heer Ee renberg blijft zitten. Dus dan gaan we naar mevrouw Maatoug toe.

Senna Maatoug (College) **[02:36:41]:**

Ja, voorzitter. En u heeft mij het perfecte bruggetje gegeven. Want wij zitten hier met z'n tweeën omdat de woningen waar collega Eerenberg erover heeft, het aantal woningen, die kunnen we niet bouwen zonder hoogwaardig openbaar vervoer. En daarom ben ik ook heel blij dat deze commissie vaak samen met de ROG-commissie, want zo doen we dat ook in het college, de Merwedelijn is niet alleen een mobiliteitsproject op zichzelf, maar het is een randvoorwaarde voor duurzame stedelijke groei. En de Merwedelijn is de ruggengraat van het duurzame groei van Utrecht. Zonder Merwedelijn geen Groot-Merwede en Rijnenburg. En dat betekent, voorzitter, en dat blijkt ook echt goed uit dit debat... en ook de eerdere gesprekken die we met elkaar gehad hebben... dit is voor Utrecht en onze regio een enorm kostbaar en complex project... Daar hoeven we niet omheen te draaien. Maar samen met Rijk, Provincie en Nieuwegein hebben we de afgelopen jaren allerlei soorten oplossingen onderzocht. En daar komt steeds uit dat een hoogwaardig en daarmee kostbare oplossing echt nodig is om deze woningbouwambitie waar te kunnen maken.

Cees Bos (Voorzitter) **[02:37:39]:**

Interruptie, VVD.

Marijn de Pagter (VVD) **[02:37:42]:**

Ja, voorzitter. Er wordt net gezegd dat Groot-Merwerde en Rijnenburg niet mogelijk zijn zonder Merwedelijn. Dat is gewoon niet zo. Voorzitter, nogmaals, de eerste 25.000 woningen kunnen we al bouwen op de bestaande bus- en tramverbinding. En Rijnenburg kan ook op een andere manier. Herkent de wethouder dat?

Senna Maatoug (College) **[02:37:58]:**

Voorzitter, ik wilde de vragen van de VVD meteen gaan beantwoorden. Die liggen in lijn met de vraag die nu ook gesteld werd. En dat gaat ook over... en ook complimenten voor de VGD-fractie... voor het alternatieve plan en de onderbouwing. Want wat we volgens mij aan het doen zijn... is al een tijdje langs elkaar heen prijzen. Ook in dit debat. Dus, voorzitter... ik wilder doorgaan met de beantwoording. En als het antwoord dan niet voldoende is... Dan hoop ik dat ik dat hoor vanuit de VVD-fractie. Dus de eerste vraag, voorzitter, die ik vanuit het VVB kreeg... die gaat over voorrang geven aan Rijnenburg. En om Rijnenburg mogelijk te maken... moeten we als

eerste stap de Merwede aanleggen. Alleen met een grotendeels ondergrondse Merwedelijn ligt er een lijn die snel en frequent genoeg is. Op Maaiveld is dit niet mogelijk in combinatie met het overige verkeer in de stad. Oplossingen met trams op Maaieveld waren onderdeel van Zeef 2 van de MIRT verkenning. zoals we met u hebben gedeeld eind 2022 met de BO MIRT uitkomsten. En we hebben het nogmaals gedaan in de verdiepingsfase... waar we de resultaten ook met u van hebben gedaald... in de uitkomende BO-leefomgevingsbrief van 2024. De onderzoeken laten telkens zien dat het niet haalbaar is... voor de doelen die we hebben gesteld. De frequentie en de snelheid die nodig zijn... passen niet in een hoog stedelijke context op Maaiveld... En het verkeer loopt dan vast en slaat terug op de snelweg. Hetgeen onveilige situaties oplevert gezien de drukte van de Rijkswegen op dit moment. Deze eerste stap, voorzitter, ik ben bijna klaar met het antwoord... ...is direct al belangrijk voor de woningbouw in Groot-Merwede... ...en vraagt dus ook een volledige mobiliteitsvisie en niet losse blokken. Met de Merwede-lijn als eerste stap geven we dus maximale voorrang aan de verbinding naar Rijnenburg... ...in samenhang met de gehele ontwikkeling in het gebied. En de ambitie van het college is om vervolgens zo snel mogelijk een MIRT verkenning... ...voor het deel naar Rijnenberg te starten. En dan mijn laatste zin, voorzitter. Bij de beantwoording van de schriftelijke vraag van de VVD... ...waar ik net ook complimenten voor gaf, hebben we in januari 25 gedaan... ...hebben we antwoord gegeven op die doorlooptijd. Mochten we het VVDD-administratief gaan onderzoeken... ...in dat geval is het starten van een nieuwe MIRT verkenning benodigd... ...en dat leidt tot minimaal twee jaar vertraging. En bovendien het risico dat we het bestaande rijksgeld kwijtraken. Voorzitter, en dan was dat de laatste zien.

Cees Bos (Voorzitter) **[02:40:13]:**

Ja, maar dan krijgt u gelijk die interruptie.

Marijn de Pagter (VVD) **[02:40:15]:**

Ja, voorzitter, er wordt gezegd in de verdiepingsfase hebben we nog eens gekeken, maar de wethouder zal toch ook erkennen dat in die verdiepsfase alleen maar naar dit tracé is gekeken. Want wij kregen namelijk terug op onze alternatief dat dat geen onderdeel was van de scope van de verdiepingsfaces.

Senna Maatoug (College) **[02:40:28]:**

Ja, en de vraag was, als je dat nu zou doen, start je een nieuwe verkenning, en dan heb je twee jaar vertraging, wat we ook hebben aangegeven via u, voor zitter, in de beantwoording van de schriftelijke vragen.

Marijn de Pagter (VVD) **[02:40:40]:**

Ja, voorzitter. En ik concludeer dan toch dat het college echt in een tunnelvisie zit in de Merwede-lijn. Dan is het niet too big to fail, maar too big and will fail.

Senna Maatoug (College) **[02:40:51]:**

Voorzitter, ik vind het heel belangrijk, zowel vanuit de gehele raad... en ik kom zo ook bij de rest van de beantwoording, ook wat leren we van vorige projecten. Maar ik vind dit wel ook een ondermijning van het proces dat we doorlopen met alle rijkspartners. Ik gaf net in de beantwoording aan, verdiepende fasen. Verkenning, samen met de rijkspartners, onderzoeken, vervolgonderzoeken. Ik vind het echt jammer dat dat nu platgeslagen wordt als een too big to feel and there is tunnelvisie. Er zijn heel veel verschillende varianten onderzocht. En we zijn al jaren bezig. Er is op een gegeven moment zelfs een verdiepende fase geweest om daar verder in te kijken. Ik snap dat de VVD-fractievoorzitter daar een andere preferentie in heeft. En gelukkig mag dat ook. Maar ik zou het echt zonde vinden als het beeld ontstaat dat dit niet in volledige nauwkeurigheid gaat. Net als dat de vervolg... vragen die we met elkaar hebben ook in de restprocessen ruimte krijgen. Ik ga door met de beantwoording.

Cees Bos (Voorzitter) **[02:41:43]:**

Voordat u dat doet krijgt u een interruptie van Een Utrecht en daarna van GroenLinks. Maar Een Utrecht heeft geen tijd meer, zie ik. Of wel? O, uit eigen tijd, excuus. Uit eigen tijd. Oké, prima. Ik zit op twaalf, begrijp ik.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[02:42:00]:**

Ook al kan het, niet verbaasd.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[02:42:06]:**

Ik hoor de wethouder goed. Er zijn heel veel varianten bekeken. Maar wat hier natuurlijk voor lag is van een wezenlijk ander alternatief. Dus echt fundamenteel anders. En dat is wat de VVD hier schetst. Deelt de wethouder wel dat dat niet bekeken is? Dus een compleet volwaardig alternatief?

Senna Maatoug (College) **[02:42:24]:**

Ja, voorzitter. Dat is het antwoord wat ik net wilde geven bij de volgende VVD-vraag. En ik wil ook me houden aan het kistprincipe van de voorzitters. en niet te veel dubbeling doen. Maar het punt is, en dat gaf ik net ook aan in de beantwoording... de maaiveldoplossing heeft een te lage frequentie. Dus die haalt het niet, ook in de exploitatie. En op basis van de informatie die we hebben... is dat een conclusie die is

getrokken. En dat hebben we beantwoord in de schriftelijke vragen... richting de VVD en uw raad. Die heeft u ook tot u kunnen nemen in januari 2025. En is wel degelijk, hebben we informatie... uit de verschillende fasen van onderzoek... die ons inzicht hebben gegeven om die conclusie te kunnen trekken.

Cees Bos (Voorzitter) **[02:42:57]:**

Gaat u verder? Excuus, GroenLinks.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[02:43:00]:**

Ja bedankt voorzitter. Mijn vraag aan de wethouder. Heb ik u goed verstaan dat u eigenlijk daar net wel een antwoord gaf op de vraag van de VVD. Namelijk dat de Merwede lijn geen voldoende voorwaardes is voor het ontwikkelen van Rijnenburg. Want daar heb je ook de Rijnenburg lijn voor nodig. Maar dat het wel een noodzakelijke voorwaarde is.

Senna Maatoug (College) **[02:43:33]:**

...weer een bruggetje om de volgende VVD-vraag te beantwoorden. Want het ging over de vijf punten die u graag, voorzitter, die de VVD graag ziet, die we meenemen. En ik wil ze graag puntsgewijs beantwoorden. Zoals u weet, voor zitter, in de MIRT verkenning en het MIRT onderzoek zijn veel varianten...

Senna Maatoug (College) **[02:44:07]:**

In 2022 heeft de Raad kaders vastgesteld voor de eerste stappen van de schaalsprong OV. In 2022 is de Raad ook meegenomen met de uitkomst.

Senna Maatoug (College) **[02:44:25]:**

met het resultaat van de tweede fase van de MIRT verkenning OV en woning gedeeld... met de vergelijking van verschillende varianten... van de Merwede-lijn en de Papendorplijn... waaronder een variant van de Merwede lijn binnen de 1,2 miljard. En ook is toen het mobiliteitsonderzoek Rijnenburg... de programmatische verkenning Rijdenburg gedeald. En voor de zomer 2025 zijn met de uitkomsten BO Leefomgeving brief de uitkomsten van de verdiepingsfase... waarin onder andere een faseringsvariant is onderzocht. Al deze onderzoeken, voorzitter... laten zien dat de snelle, hoogfrequente en betrouwbare OV-verbinding nodig is om grootschalige en toekomstbestendige woningbouw in Groot Merwede en Rijnenburg mogelijk te maken. Hiervoor is een grotendeels ondergrondse oplossing noodzakelijk en de Merwedelijn is hierin de eerste stap van deze verbinding in Rijnenburg. En ook voor Utrecht Centraal zijn tientallen verschillende opties bekeken. Hierin is ook een nieuw voetgangerstunnel meegenomen en in juni 25 hebben

we het laatste tussenbericht van de Meertverkenning OV en Wonen over de verdiepingsfase gedeeld met de BO-Meert uitkomstbrief. En in die verdieppingsfase is een goede oplossing gevonden voor Utrecht Centraal . Dus breder onderzoek is wat ons betreft nu niet nodig... op basis van de inzichten tot nu toe. Voorzitter, de faseeringsvariant... waarbij alleen een ondergrondsdeal rond West-Raven... en de woonboulevard wordt aangelegd... maakt een lagere frequentie en minder OV-kwaliteit mogelijk... en is daarom onvoldoende kwaliteit voor Galekop en Rijnenburg. En deze variant biedt geen oplossing voor Utrecht Centraal. En de oplossingen voor het Utrechts Centraals... zijn in de toekomst door gebiedsontwikkeling... alleen maar complexer en kostbaarder, voorzitter. Ik heb zo geprobeerd de punten die de VVD meegaf... puntsgewijs te beantwoorden, voorzitter. Dan ga ik door met de beantwoording. Want ik ben dan bij studenten starter. En die stelden een hele terechte vraag. En dat ging over hoe worden we nou meegenomen als raad? En hoe ziet het vervolg eruit? En hier zit ook wel echt een dilemma. Dat hebben we in de laatste brief aan u gemeld. Namelijk dat normaal hebben we een BO MIRT proces met een zittend kabinet. En nu met het dubbele kabinetsval is het ook onduidelijk hoe het verfolgproces eruit ziet. En het feit dat er nu een kabinet nog zit, de missionair, de Kamer reces heeft. Daar hebben wij niet volledige duidelijkheid in. Dus deze BO MIRT-fase is anders dan hoe die normaal gaat. En ik vind het belangrijk om dat in het openbaar tegen u te zeggen. Dat hebben we in de brief ook aan u gemeld. Dus daarom deze vraag, voorzitter. Ik zei het net, we zitten in een unieke situatie. Maar we vinden het wel belangrijk dat wij daar niet het nadeel van ondervinden. Want juist de kansen, en zo lijken we dat ook... in deze fase richting nieuwe verkiezingen en dubbele kabinetsval... het linker rijtje waar collega Eerenberg het over had... dat de noodzaak voor woningbouw eigenlijk breed politiek wordt onderschreven. Dus wij blijven doorwerken alsof wij in een normaal proces zitten... terwijl we dat niet zitten, voorzitter. Maar het betekent wel dat het onduidelijk is.

Cees Bos (Voorzitter) **[02:47:13]:**

Interruptie VVD.

Marijn de Pagter (VVD) **[02:47:14]:**

Ja voorzitter, ik vind het toch een beetje lachwekkend dat er de hele tijd wordt gesproken over linkerrijtje. Want er staat in het rapport geen rechterrijtjes. Dus het is gewoon een rijtje en maak het nou niet groter dan het is.

Senna Maatoug (College) **[02:47:28]:**

Ja, voorzitter. Via u. Ik heb de heer Pagter heel hoog zitten. Voorzitter, ik denk dat de heer Pagter ook heel goed weet dat er ontzettend veel projecten niet in dat rijtje staan. En ja, misschien is het een beetje flauw. Zeker voor mij is het flauw, want ik gebruik nooit voetbalmetaforen. En dat moet ik misschien ook niet doen. Maar de heer Eereberg,

die heb ik wel eens een balletje zien trappen. En van hem vind ik dat hij een voetbal metafoor wel mag gebruiken. Dus dat kopieerde ik even. Maar ik vind het ook belangrijk om tegen u raad te zeggen. En ook in openbaarheid. En daar wordt heel hard voor gewerkt. En u heeft daar ook een belangrijke rol in. Dat wij van de paar projecten die genoemd zijn, staan we daartussen. En heel veel projecten niet. En een van de redenen, voorzitter, dat dat kan...

Senna Maatoug (College) **[02:48:21]:**

aan de provincie en dat vraagt echt heel veel intensieve samenwerking. En dat heeft ook met uw inzet en de steun die u ons tot nu toe gegeven heeft, want daardoor kunnen we dat op die manier doen en vissen ook heel veel raden achter het net en staan ze niet in wat voor lijstje dan ook, of het nou links of rechts is. Voorzitter, ik ga door met de beantwoording, namelijk die vraag van studentenstarter. Want het blijft veel onduidelijk welke afspraak het kabinet bij het BO MIRT kan en zal maken doordat het kabinet gevallen is en doordát we in die tijd dan met een nieuwe kamer zitten en ook wellicht een formatie. En de begrotingsbehandelingen zijn met de nieuwe Kamer. Dus we zitten echt nu in een vacuüm en dat maakt het moeilijk. Hierover komen we na het BO MIRT met de uitkomstenbrief bij u terug. Want dan hebben we hopelijk beter beeld, ook waar men in Den Haag dan staat. En hierin zullen we u ook informeren over hoe het proces er veruit gaat zien... en op welk moment de raad aan zet is. En hopen we ook meer inzicht te hebben over het proces wat men vanuit Den Haagen voor zich ziet. En hopelijk komen we op een gegeven moment in een regulier MIRT traject weer terecht. En hierin, voorzitter, besluit uw raad altijd over het voorkomstadminatief en de gemeentelijke bijdrage hieraan. En ook in het vervolg van het project houdt de raad uiteraard budgetrecht en blijft als gemeente opdracht geven van het project. En er wordt geen contract gesloten met een aannemer. Er gaat geen schop in de grond. En daar wordt geen euro uitgegeven voordat uw raadt daarover besluit. En dat is wel gewoon regulier. En zo hoort het ook, voor zitter. Voorzitter, dan was er een vraag van Volt.

Cees Bos (Voorzitter) **[02:49:50]:**

Voordat u eraan begint, Een Utrecht.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[02:49:54]:**

Ik zie de Student & Starter, de heer Van Rooijen, in stemmen knikken. Die is blijkbaar heel tevreden. Er gaat geen schop in de grond voordat de raad besluit. Maar dat is wat wij bedoelen natuurlijk met die fuik. Hoe goed bedoeld ook, onderzoekers en ambtenaren doen stingen hun best. Dus veel waardering voor. Maar gezamenlijk in het hele traject... Stap van studie naar studie. En we worden daar goed over geïnformeerd. Al die studies krijgen we keurig afschrift van. Maar uiteindelijk kan deze raad over een paar jaar niet anders beslissen dan dat die schop wel in de grond moet. Want er is zoveel gestudeerd. Dan inderdaad staan we met de rug tegen de muur. En de vraag was volgens mij, is er een eerder moment waarop deze raadt nog een keer kritisch een besluit kan nemen?

Senna Maatoug (College) **[02:50:36]:**

Ja, voorzitter. In mijn mening maakt de raad zichzelf nu heel klein. Want volgens mij is de les, en ik gaf het aan... ...de raad besluit uiteindelijk altijd over het voorkeursadminatief... ...en er wordt geen euro uitgegeven. En als ik kijk naar de vragen die wij nu krijgen, dan zie ik... Supergoede controle. Begrip van de stukken. Er wordt gebruik gemaakt van initiatiefrecht met alternatieve plannen. De raad kan altijd tot iets anders besluiten. En u kunt ook zeggen vanuit dat budgetrecht, die euro krijgt u niet. Zeg ik via de voorzitter. Dus ik herhaal dat niet zomaar, voorzitter. En ik vind het ook heel goed dat in dit debat meermaals wordt verwezen... naar lessen van andere projecten en wat de lessen daarin zijn geweest. Dus ik zie hier een raad die zich heel zelfbewust is van de eigen positie. Was ik heel blij dat student & starten deze vraag stelden. En is het aan ons om duidelijk aan te geven wanneer bent u aan zet? Maar ik zou echt uitkijken, voor zitter. Zo kijken wij als college in ieder geval niet naar uw raad. Want u bent uiteindelijk de uiterlijke beslisser, voorztitter.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[02:51:42]:**

Daar zijn we het over eens. Want de meerderheid van deze raad houdt zich inderdaad klein. Die maakt zich inderdaad te klein. We zijn eens tevreden met allemaal informatie, informatie. En dringt inderдaad niet zo aan, slechts enkele wel met ons, op vroegtijdige cruciale besluitvorming. Dus daar zijn we dan in ieder geval over eens, alleen het had de college gesierd om te zoeken naar oplossingen waarin wel eerder een kritisch besluit kon worden genomen op dit dossier.

Senna Maatoug (College) **[02:52:14]:**

Voorzitter, wat ik heel lastig vind aan deze vraag is twee weken geleden hebben wij een heel uitgebreid inhoudelijk debat gehad op basis van geheime stukken. Daar hebben alle fracties hele gedetailleerde vragen gesteld, ook de fractie van wie ik nu een vraag krijg voorzitter. Nu ontstaat er een beeld alsof er maar grote onderzoeken komen bij alle brieven die we gestuurd hebben. Er zijn fracties die daar gebruik van hebben gemaakt, er zijn vervolgvragen gesteld. Er is technische informatie bij het college opgevraagd. Dus ik vind echt dat u ook, en dat gaat over coalitie en oppositie... ...u echt een ander beeld schetst over hoe de raad zich opstelt. En daar doet u ook uw eigen bijdrage via de voorzitter te kort mee. Dan de vraag van Volt. Voorzitter, in juni 25 is tussenbericht MIRT verkenning aan de raad gestuurd. Verwees ik net ook al naar. Hierin was opgenomen dat de ondergrondse oplossing de voorkeur heeft. Hier staat het college achter... Voor een ondergrondse oplossing is extra budget nodig. En we zijn momenteel in onderhandeling met het Rijk voor extra budget in relatie tot een voorlopig voorkomstadminatief. De onafhankelijke verkenner heeft hierover advies gegeven. Dit is nog geheim en daar hebben we twee weken geleden uitgebreid over gesproken. En jammer genoeg moet ik het daarbij laten bij dit antwoord. Voorzitter, ik ga door. Ik ben dan nu bij de vraag over Van GroenLinks. Ik heb daar net bij de VVD uitgebreid antwoorden op gegevens over de frequentie. In de MIRT

verkenning en het MIRT onderzoek zijn heel erg veel varianten onderzocht voor de bereikbaarheid. En daar blijkt inderdaad dat de varianten op mijn veld in frequentie niet voldoende zijn.

Senna Maatoug (College) **[02:54:03]:**

In de MKBA houden we ons aan de normen zoals opgesteld door de planbureaus. De raad kent die ook. Maar onze eigen afweging is breder. In de beschikbare informatie is de boortunnel breed beoordeeld, waaronder de milieueffecten, leefbaarheid, bereikbaarheid... ...doelbereik en een MKBA-analyse. En die worden ook meegenomen in de vergelijking later, voorzitter. Dan Leidse Rijn. O, die was van de heer Eerenberg. Die hoef ik helemaal niet te doen. Dan de volgende vraag van GroenLinks-voorzitter over de ARU. Voorzitter, de ARU is nog steeds onze inzet. Met het alternatief hebben we twee jaar geleden ingezet op een mobiliteitsaanpak. Wat betreft de NRU, het vervolgens afhankelijk van de uitspraak van de Raad van State over het tracébesluit en de reactie daar ook vanuit het Rijk, daar wachten we nu. Want daar staan we op dit moment in het proces, voorzitter. Dan de vraag van de Partij van de Dieren, net beantwoord met de MKBA-vraag van GroenLinks. Voorzitter, dan ben ik bij de vraag...

Cees Bos (Voorzitter) **[02:55:02]:**

Voordat u verder gaat, interruptie van GroenLinks en MKBA is een maatschappelijke kostenbatenanalyse. De heer Dekkers.

Fred Dekkers (GroenLinks) **[02:55:11]:**

Bedankt voorzitter. Dan hoef ik dadelijk geen gemiste vraag te doen. U heeft over het ARU gesproken. Ik heb ook gevraagd of het mobiliteitsdenken van het ARU... dat dat ook het uitgangspunt is om verder te kijken... naar de capaciteitsproblemen van het wegennet... ook in verband met de ontsluiting van Rijnenburg.

Senna Maatoug (College) **[02:55:30]:**

Voorzitter, ik heb die vraag net beantwoord richting GroenLinks... Over dat de ARU nog steeds onze inzet is en ook dat... Maar ik gaf ook eerlijk aan waar we staan met de juridische procedure ten aanzien van het tracé. En dat is gewoon wachten totdat de uitkomst is en dan is er dan weer een nieuwe werkelijkheid. Maar dat is wat ik nu kan antwoorden, voorzitter. Dan ga ik door naar de vraag van Utrecht Nu over de exploitatie. Terechte vraag, voorzitter. Dit is de verantwoordelijkheid van de provincie. De provincie krijgt hiervoor middelen van het Rijk. En het effect van de Merwedelijn ten opzichte van niet aanleggen op de exploitatie is positief. Door meer reizigers en relatief minder businzet zorgt een snelle en frequente Merwedelijn voor een positief exploitatiesaldo. Bij het definitieve voorkeursbesluit leggen we ook afspraken over de exploitatie vast en worden

die ook met uw raad gedeeld. Dat is wat ik er op dit moment over kan zeggen. Dan de uithoflijn. Voorzitter, ook terecht de vraag. We hebben veel lessen geleerd van het project Uithoflijn. En een van de belangrijkste lessen was een goede risicobeheersing. Bij de Uithofflijn zijn we pas laat in het proces overgestapt naar ramingen op basis van P85 percentage. En dat doen we bij de Meertverkenning Merweelijn van Meet of Aan. In lijn met het advies zijn we dit keer vanaf het begin de kosten voor een volledige tram voersysteem geraamd. Inclusief test- en proefbedrijf. De verdere adviezen van de Rekenkamer gaan vooral over projectorganisatie van de verdere uitwerking en de realisatie von project. Deze advieze zullen op een later moment worden betrokken bij de keuze hierover en de inrichting van de projectorganisation als we in een volgende fase komen. Dan waarom is de afgelopen drie jaar geen afweging gemaakt... was ook een vraag van 1Utrecht. Voorzitter, voor de OV-ontsluiting van Rijnenburg... zijn we nog niet zo ver in de gedachtenvorming... en in de rijkregio samenwerking. We hebben de leidende principes aan uw raad aangeboden... zoals collega Eerenberg net zei. En de keuze voor ontsluiting Rijnenburg moet nog worden gemaakt. En hier is veel onderzoek voor nodig. Daar willen we spoed achter zetten. En in de eerste stap zijn we aan het afronden met MIRT onderzoek A12-zonen in samenhang met Rijnenburg. En dit onderzoek delen we na het BO MIRT in dit onderzoeken... Leren we dat de Merwede-lijn met een doorkoppeling tot Rijnenburg... een goede invulling van die ontsluiting kan zijn. Als je dat nu aanpast, kom je naar de vertraging waar we eerder naar verwezen. Dan was er de vraag over alternatieven. Ik herhaal hier de beantwoording die ik richting de VVD deed... over de onderzoeken die zijn gedaan en alternatieven die daarin zijn meegenomen. Dan de afweging met de Raad. Ik heb aangegeven hoe de Raad verder meegenomen wordt in het antwoord van studenten en starter... En we hebben een overzicht gegeven van waar we staan in het proces op dit moment, voorzitter.

Cees Bos (Voorzitter) **[02:58:08]:**

U krijgt nog een interruptie, Een Utrecht.

Gert Dijkstra (EenUtrecht) **[02:58:12]:**

Het ging even om varianten en alternatieven. Er zijn geen tracé-alternatieven echt als keuze aan de Raad voorgelegd, toch? In de afgelopen drie jaar.

Senna Maatoug (College) **[02:58:21]:**

Voorzitter, ik heb aangegeven welke tracés allemaal gewogen zijn op welke manier. En de onderzoeken, dat heb ik net bij de VVD-vraag gedaan, zeg ik richting EenUtrecht. En daar komt uit, op basis van de frequentie en de uitgangspunten... dat we nu op dit punt staan. Dat is waar ik naar verwees eerder... en ook mijn antwoord op de vraag van een Utrecht-voorzitter. Dan de kosten. Voorzitter, in de propositie die we hebben aangeboden aan het Rijk... tijdens het BO-meert van 2024... hebben we u geïnformeerd met de inzetbrief BO-

24. Daar staat een inschatting van 600 miljoen. Dat is een inschatting op basis van kerngetallen... en aanmames over lengte, tracé en haltes. Gebruikelijk in deze fase is dat je dit met plus en min 40% kan doen. Door het verder detailleren in het ontwerp... leer je steeds beter hoeveel iets kost... en wordt de brandweten kleiner, voorzitter. En dan de vraag over de voor- en nadelen. Ik heb net de verschillende onderzoeken gedeeld. Mochten daar... ...verdiepende vragen op zijn vanuit EenUtrecht dan horen we dat graag. Maar dat is de informatie die we met u gedeeld hebben... ...die ik net ook al heb opgesomd, voorzitter. En vanuit het kiesprincipe ga ik die niet herhalen.

Cees Bos (Voorzitter) **[02:59:24]:**

Met dank. Ik kijk rond. Zijn er gemiste vragen? En er was ook nog een vraag gratis interruptie van de VVD omdat de vraag was niet beantwoord. En ik hoop dat al uw vragen beantwoord zijn i nclusief de interrupties.

Cees Bos (Voorzitter) **[02:59:43]:**

Bij iedereen zijn alle vragen beantwoord? Nou. Er zijn geen toezeggingen.

Marijn de Pagter (VVD) **[03:00:10]:**

Ik heb niet bereikt dat heel de raad achter ons alternatief staat, volgens mij. Dat is jammer natuurlijk. Maar voorzitter, om de gekheid, we hebben geen raadsvergadering meer voor BO MIRT. Dus ik stel voor dat we dat ook even afwachten. Maar wellicht dat het dan aan de aanleiding daarvan nog wel op de raadsvergadering komt. Dat gaan we dan wel zien.

Cees Bos (Voorzitter) **[03:00:27]:**

Ik denk dat u daar wel mee in kan stemmen, hè? Met deze visie. Goed, nou dan ga ik gewoon de vergadering sluiten. Wat zegt u? We gaan de vergadering sluiten. Ik dank u voor uw aanwezigheid.

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 8 oktober 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 de voorbereiding van inzameling door middel van Cocons.	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

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.	
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.	
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 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.	In Q1 2026 komt er een brief over gecoördineerde aanpak, hierin komt ook de	Economische Zaken	30-03-2026	Via Raadsbrief arbeidsmarkt, Q1 2026.	

	Situatie arbeidsmigranten in Utrecht	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.				
972	Vragenuur 15-05-2025 MV.4. Utrecht toevluchtsoord wetenschappers - Maarten Koning, Gijs Toussaint (D66)	De wethouder zegt toe om bij bijv. de raadsbrief Arbeidsmonitor de raad schriftelijk te informeren over de vraag in hoeverre het is gelukt internationale wetenschappers en kenniswerkers naar Utrecht.	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. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

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.	
732	Gemeenteraad 06-06-2024 22. Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie Beleidsnota (deel)Omgevingsvisie Lage Weide	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.	
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	Energie en Klimaat	18-12-2026		

		warmtenetten en de raad, indien mogelijk, uiterlijk Q4 2026 te informeren				
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		
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		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

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.	
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	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.	

		aan toezegging 20/T336 in de lijst van toezeggingen: De raad ontvangt eind 2021 het wijkuitvoeringsplan voor de energietransitie in Overvecht-Noord.				
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.	
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	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. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

		Overvecht-Noord, met specifieke rollen en taken van de raad daarin.				
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 structurele externe financiering van Groen meegenomen.	Groen	31-12-2026		
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	De wethouder zegt toe om in Q4 2026 de raad in de	Groen	31-12-2026		

	insectvriendelijke bermen in kaart brengen? - Anne Sasbrink en Jan Baijens (Partij voor de Dieren)	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.				
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		
1130	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 11-12-2025 11. Raadsbrief Versnellingsaanpak Groene Schaalsprong; Schriftelijke	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	

	vragen Vergroening van de Amerhof					
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.	
1200	Commissie Leefomgeving 10-09-2026 7. Uitvoerbaarheid en juridische haalbaarheid van de milieuzone en zero-emissiezone	Het ontwerp herstelbesluit over de zero-emissiezone Jaarbeurs komt in het najaar naar de Raad en in Q1 het definitieve besluit.	Klimaat en Milieu	31-03-2027		
1199	Commissie Leefomgeving 10-09-2026 7. Uitvoerbaarheid en juridische haalbaarheid van de milieuzone en zero-emissiezone	In het Raadsvoorstel 'Vervolg milieuzone', dat verwacht wordt in de 1e helft van 2027, wordt nadere ingegaan op de financiën en de subsidie voor sloop (verlengen / efficiëntie / uitbreiden naar bestelbusjes).	Klimaat en Milieu	30-06-2027		
954	Gemeenteraad 27-03-2025 25. Raadsvoorstel Wijziging Havenverordening Utrecht,	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.	

	maximaal aantal personen per vaartuig					
951	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 20-03-2025 7. Raadsvoorstel Wijziging Havenverordening Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig	College komt in Q1 2026 met een raadsbrief waarin de gewijzigde havenverordening, inclusief het maatwerk dat hiermee mogelijk wordt gemaakt, wordt geëvalueerd.	Markten en havens	31-03-2026		
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	Milieu en Emissieloos Vervoer	31-12-2026		

		P+R-beleid. A.Ontwikkelingen rond fietsparkeren worden hierin 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	In oktober 2026 ontvangt de raad een raadsbrief met een update over gesprekken met ondernemers over onder andere knelpunten bij de	Milieu en Emissieloos Vervoer	31-10-2026		

	regels toegangsbeleid goederenvervoer binnenstad	invoering van het toegangsbeleid en over de uitkomsten van het onderzoek naar het werfgebied.				
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. 8 oktober 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.	
1201	Commissie Leefomgeving 10-09-2026 8. Beantwoording op vragen over betaald parkeren in Zuilen en Lunetten	In de halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren in Q4 2026 gaat het College in op: •het gebruik van het aantal kortingsuren in de app; •of het mogelijk is om bij IPB in nieuwe wijken de	Mobiliteit	31-12-2026		

		opbrengsten te laten terugvloeien; •de termijn voor het invoeren van blok 3 en •situaties, waar eigenaren niet voldoende ruimte op eigen terrein hebben (ongewenste bij-effecten).				
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 Draaiweg en David van Mollemstraat	Het beoordelingskader wordt uiterlijk Q4 2026 via een raadsbrief aan de raad toegezonden.	Mobiliteit	31-12-2026		
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		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

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		
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		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

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.	
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.	
922	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 13-02-2025 8. Bereikbare en toegankelijke stad	Bij de volgende herziening van de parkeernormen auto wordt gekeken hoe de link met de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen	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 te hebben herzien en geactualiseerd.	

		kan worden gelegd. Dit komt Q4 2025 richting de raad.			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 moment zijn we in gesprek met Rijk en regio over een passend vervolg.	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

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. Raadsvoorstel vaststelling IPvE/FO Maliebaan	Niet alleen aantal auto's te monitoren maar ook wachttijd en de raad daarover te informeren (2023 jaar na nieuw ontwerp).	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.	
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		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

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 de regelmatig defecte liften te escaleren binnen ProRail en de NS en de raad te informeren over de voortgang van deze escalatie.	Openbare ruimte	07-08-2026		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

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		
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	Openbare ruimte	30-06-2026		

		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.				
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. Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Bestuursrapportage 2025	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 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		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

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. Raadsvoorstel Uitgangspunten voor de samenwerking met keldereigenaren bij het herstel kelders in het wervengebied	College komt met een beleidskader voor aankoop van werfkelders uiterlijk in Q4 2025	Wervengebied	31-12-2025		
867	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 05-12-2024 7. Raadsvoorstel Uitgangspunten voor de	In de voortgangsrapportage van april 2025 met een voortgangsrapportage is onder meer aandacht voor risico's, aantallen eigenaren die wel en	Wervengebied	30-04-2025		

	samenwerking met keldereigenaren bij het herstel kelders in het wervengebied	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.				
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		
18	Gemeenteraad 16-07-2020 12. Kaderbrief 2020	M258 Reserveren voor de toekomst van de Wal- en Kluismuren.	Wervengebied	31-05-2022		

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 8 oktober 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. 8 oktober 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	20260917 Dit is besproken met zowel de Hogeschool en de Universiteit. Zowel de UU als de HU laten weten vanwege bezuinigingen uit te gaan van vroegere sluitingstijden van hun panden, om daarmee te besparen op personeelslasten (met name beveiliging). Verruiming van de openingstijden van in de panden gelegen horecafaciliteiten is daarmee op dit moment helaas niet haalbaar. De motie is daarmee afgedaan.	17-09-2026
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	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					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.	
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	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	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					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. 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.	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					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 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		

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

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		
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 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	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					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	
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		

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

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		
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		
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		

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

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.	
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		

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

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	
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.	
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 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		

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

09-07-2026	M176 Alsnog verbod fossiele reclame via de APV	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte	09-10-2026		
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		
17-07-2025	M476 Ook landschappelijke en cultuurhistorische bomen	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	

	herplanten naar ecologische waarde				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 raadsbrief sturen we naar verwachting in Q1 2026 aan de raad.	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 8 oktober 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

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.	

Openbare lijst van ingekomen stukken voor commissie Leefomgeving van 8 oktober 2026

Nummer	Ingekomen stuk	Afdoeningsvoorstel
1.	Participatieproces omwonenden Windmolens Lage Weide	Voor kennisgeving aannemen. De individuele fracties kunnen hier desgewenst actie op ondernemen.
2.	Petitie ‘Laat kinderboerderijdieren leven’	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 5463
Vergaderdatum 8 oktober 2026
Agendapunt 7
Titel Verkeersveiligheid in de stad

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	10 september 2026
Commissie Leefomgeving	**8 oktober 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

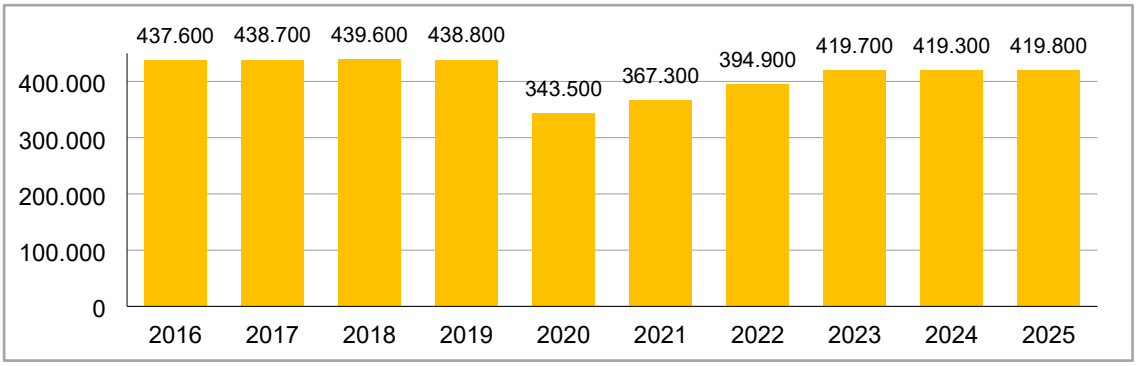
Geachte leden van de raad,

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.

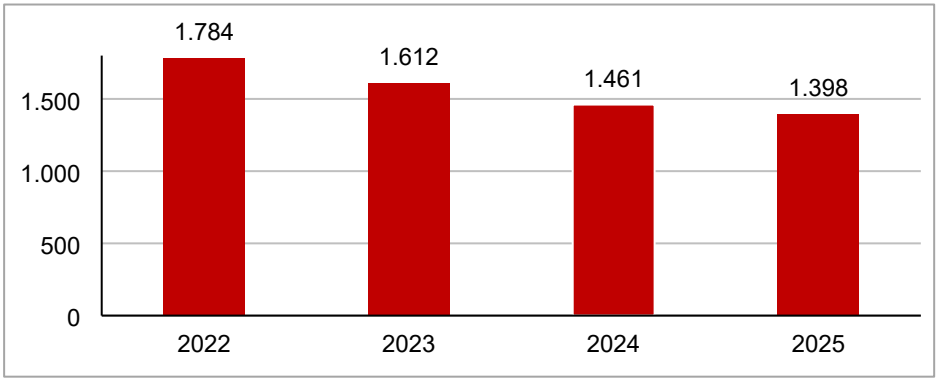
Gezien de verwachte groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen zijn investeringen in mobiliteit randvoorwaardelijk om verdere groei van de stad mogelijk te maken. Steeds meer mensen moeten dezelfde ruimte delen, ook al nam het aantal inwoners de afgelopen twee jaar minder sterk toe. We investeren 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

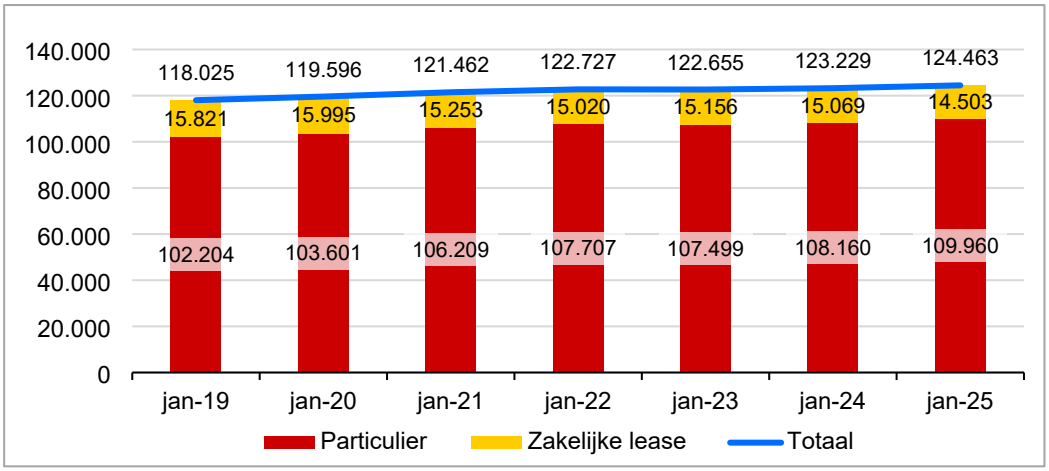
2025 wordt de fatbike als aparte vervoerwijze geregistreerd: 70 van de 202 verkeersslachtoffers op een elektrische fiets/fatbike in 2025 reed op een fatbike (5% van alle verkeersslachtoffers).
Verder raakten in 2025 143 verkeersslachtoffers gewond na een botsing mét een fiets (10% van alle verkeersslachtoffers). 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.

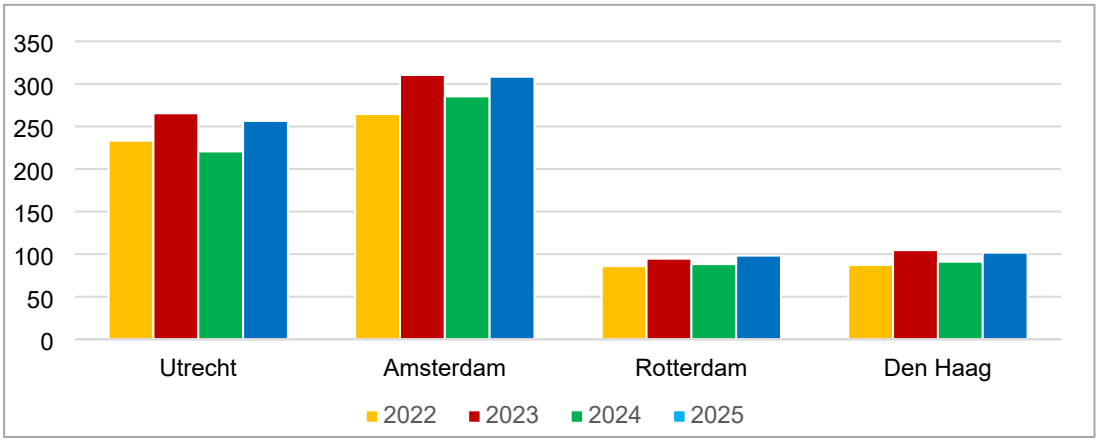
Utrechters die een fiets hebben, kunnen vaker plekken waar ze naartoe willen bereiken
Het hebben van een eigen fiets en/of een auto in het huishouden beïnvloedt de mate waarin inwoners hun bestemmingen kunnen bereiken. Inwoners met een eigen fiets - met of zonder auto in het huishouden - geven vaker 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

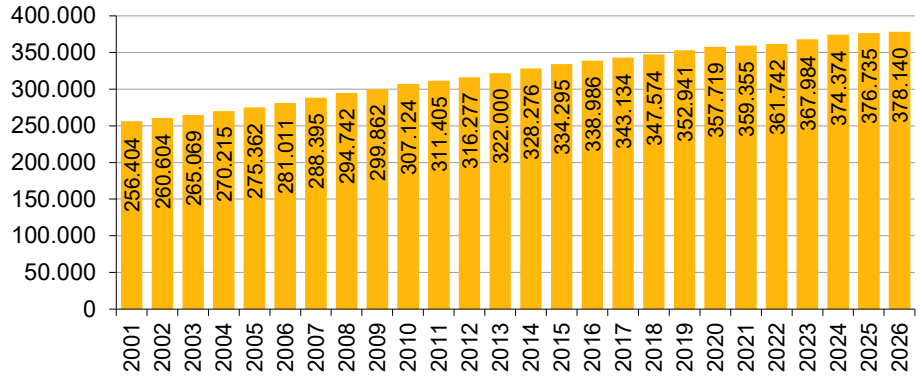
Utrecht is een aantrekkelijke stad. Dat merken we aan het toenemend aantal inwoners en bezoekers. De stad gaat in de periode van 2026 tot 2040 van ruim 378.000 naar bijna 480.000 inwoners (Bevolkingsprognose 2025, afdeling Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht).
Verder is Utrecht hét nationale knooppunt; 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%).

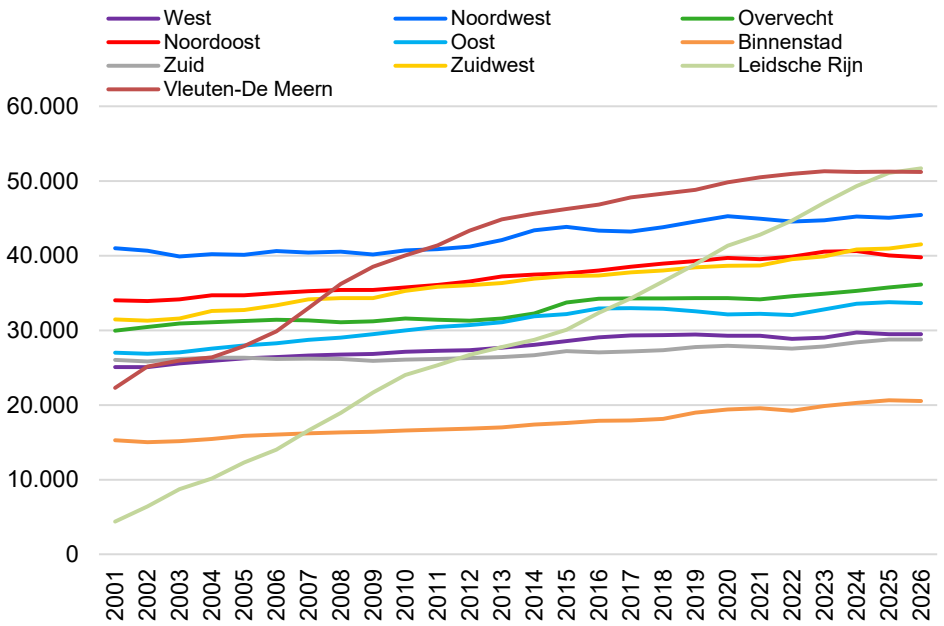
Utrecht is een jonge stad, er wonen relatief veel twintigers en dertigers. De bevolking bestaat voor 11,3% uit 65-plussers. Dat is lager dan in de andere G4 steden en ver onder het landelijk gemiddelde. Wel nam in 2025 het aandeel 65-plussers toe, van 11,0% naar 11,3%. De leeftijdsgroepen die in 2025 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

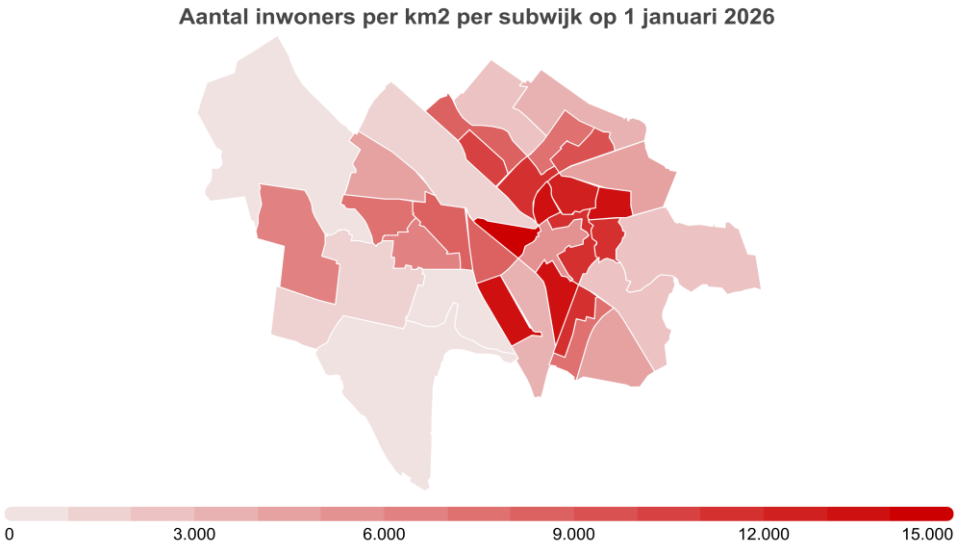


Bron: GBA, gemeente Utrecht. Peildatum 1 januari.

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.

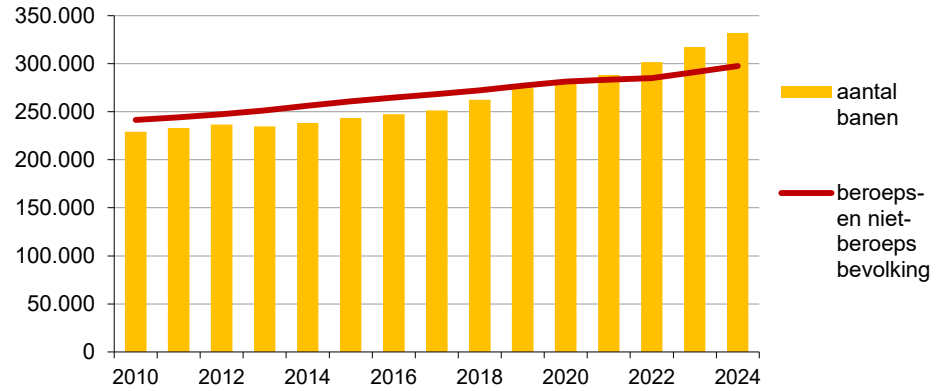
De bevolkingsdichtheid verschilt sterk binnen de stad. De subwijk met de meeste inwoners per km^2 is ‘Lombok, Leidseweg’ (14.946 inwoners per km^2), terwijl er in 'Leidsche Rijn-zuid', 'Vleuten, Haarzuilens' en 'Rijnenburg' minder dan 1.000 inwoners per km^2 wonen (958, 782 en 27).

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.

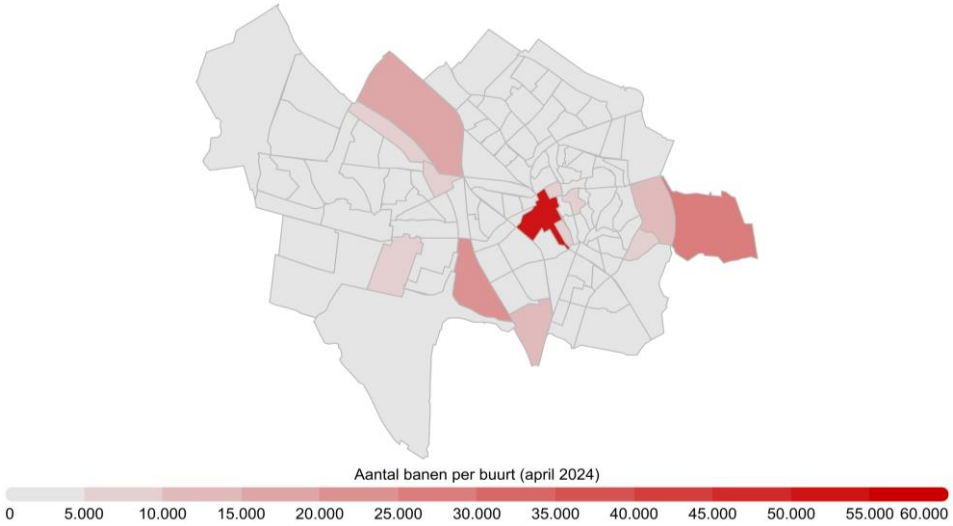
Het aantal geregistreerde banen in Utrecht in 2025 is nog niet bekend.

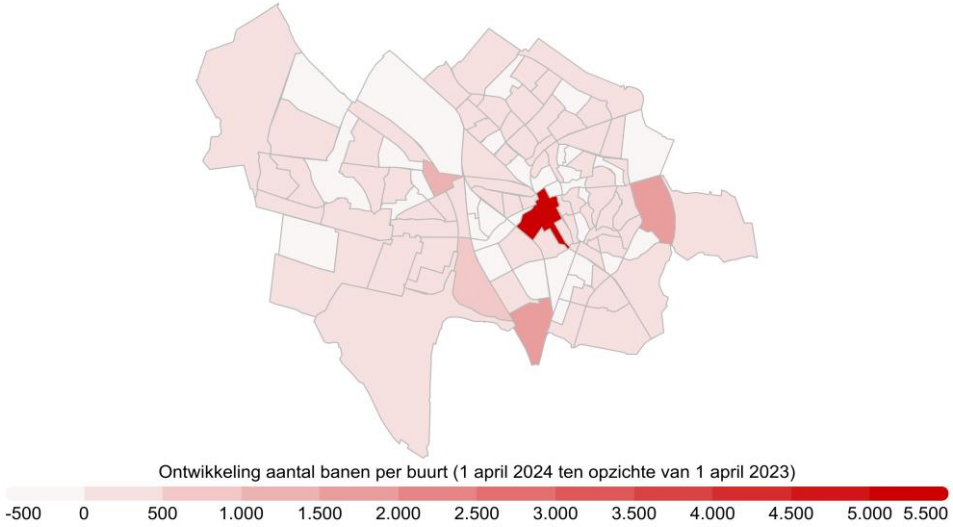
In de afgelopen jaren nam het aantal banen toe. Op 1 april 2024 telde Utrecht 331.920 banen bij in Utrecht gevestigde bedrijven. Het aantal banen is met ruim 14.000 toegenomen (+5%). Vergeleken met 2015 zijn er nu 36% meer banen. Dit betreft het aantal werknemers dat op een werklocatie in de gemeente 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

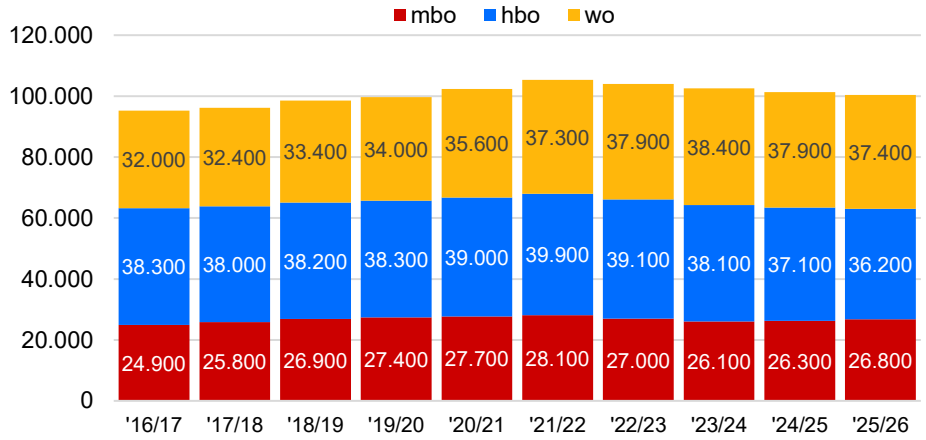




Bron: Provinciaal Arbeidsplaatsen Register.

Demografische en economische ontwikkelingen

3. Studenten



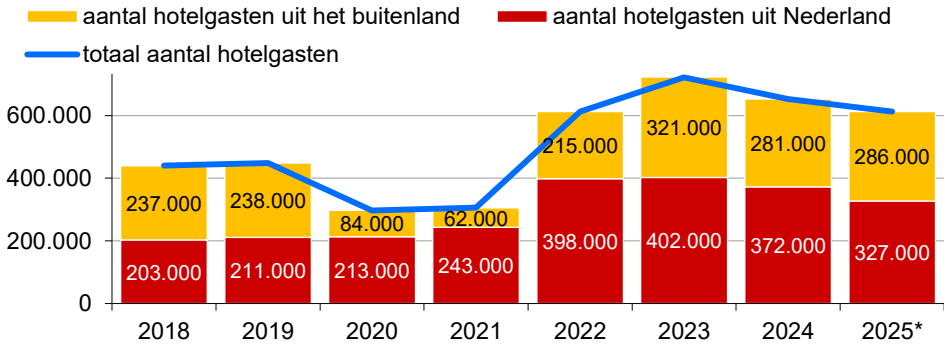
Bron: DUO. Afgerond op honderdtallen. Laatste jaar zijn voorlopige cijfers.
Aantallen hbo- en wo-studenten betreffen studenten aan Utrechtse instellingen.
Aantallen mbo-studenten betreffen studenten aan mbo-instellingen met hoofdvestiging in Utrecht.

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.

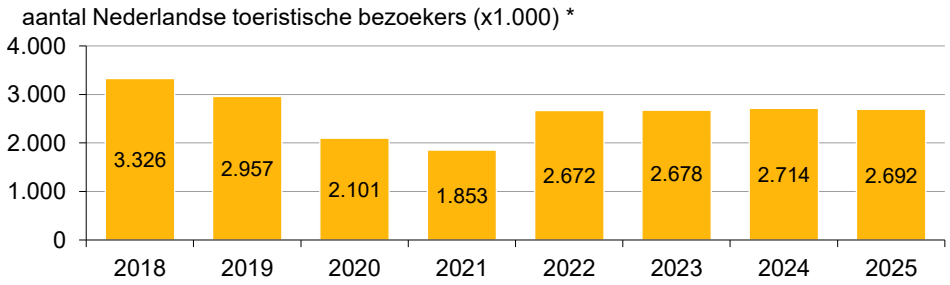
Uit de landelijke monitor studentenhuisvesting blijkt dat meer hbo- en wo-studenten buiten Utrecht wonen dan in Utrecht (64% woont buiten Utrecht in 2024/2025). Dit aandeel is vergelijkbaar met de jaren ervoor (62-64% vanaf 2019/2020, cijfers op basis van data CBS, afkomstig van Ministerie van Onderwijs, 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.

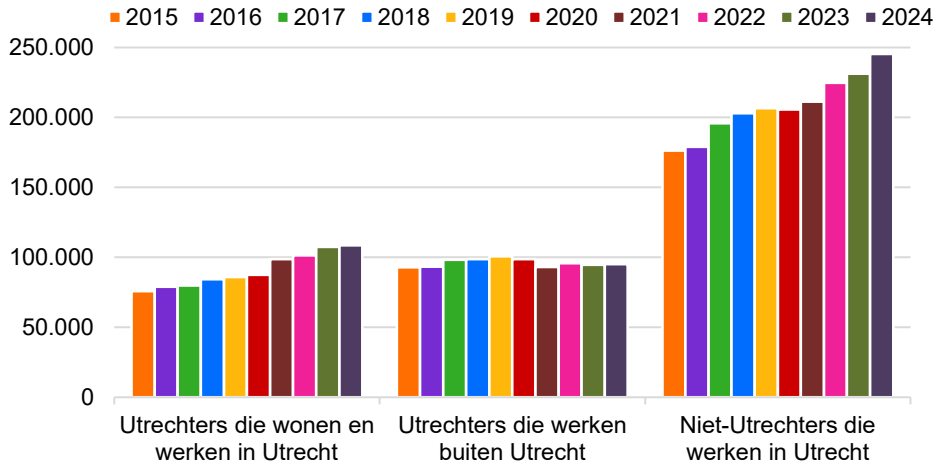


Bron: NBTC-NIPO. * Unieke bezoekers, het grootste deel is dagbezoeker (95%).

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.

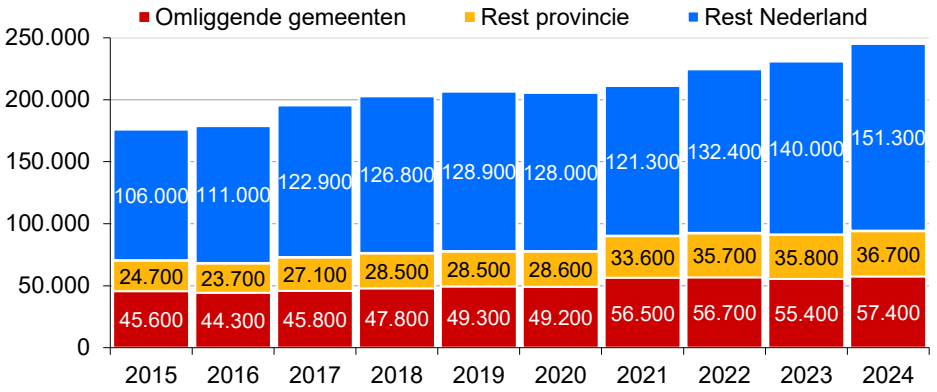
Cijfers over de pendel zijn beschikbaar tot en met december 2024; de CBS data komen anderhalf jaar na het betreffende jaar beschikbaar.

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.

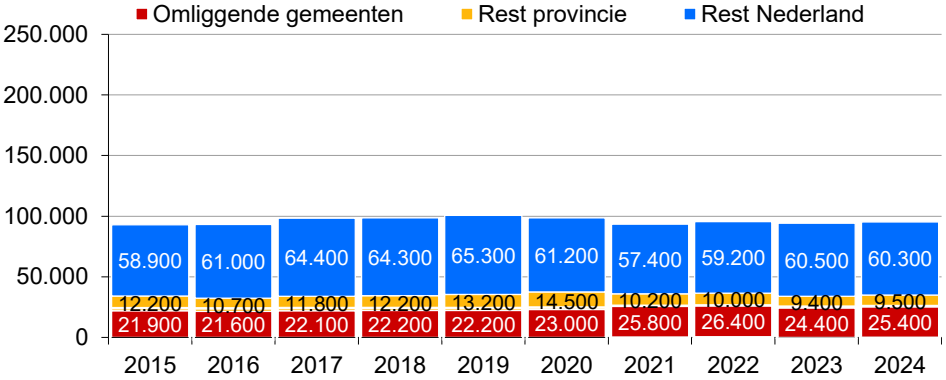
De groep werknemers wonend en werkend in Utrecht is 2024 met 1% toegenomen naar 108.700. Vergeleken met 2019 is de toename 26% en ten opzichte van 2015 is dit 43%. De groep werknemers wonend in Utrecht maar werkend buiten Utrecht is ook met ongeveer 1% toegenomen naar 95.200. Vergeleken met 2019 is deze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



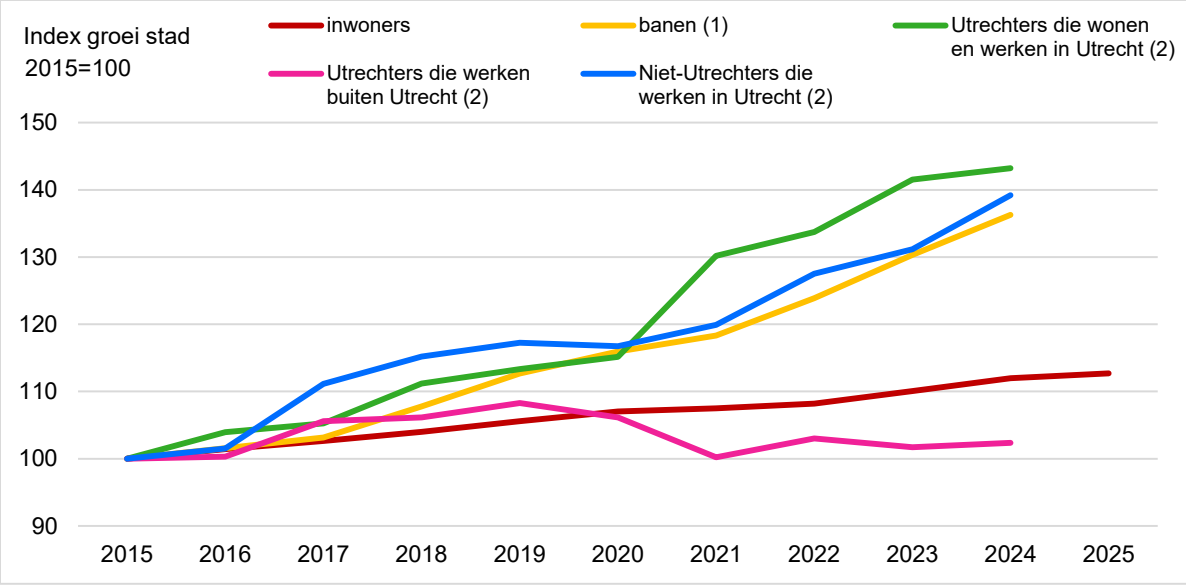
uitgaande pendel, inwoners van Utrecht die buiten Utrecht werken

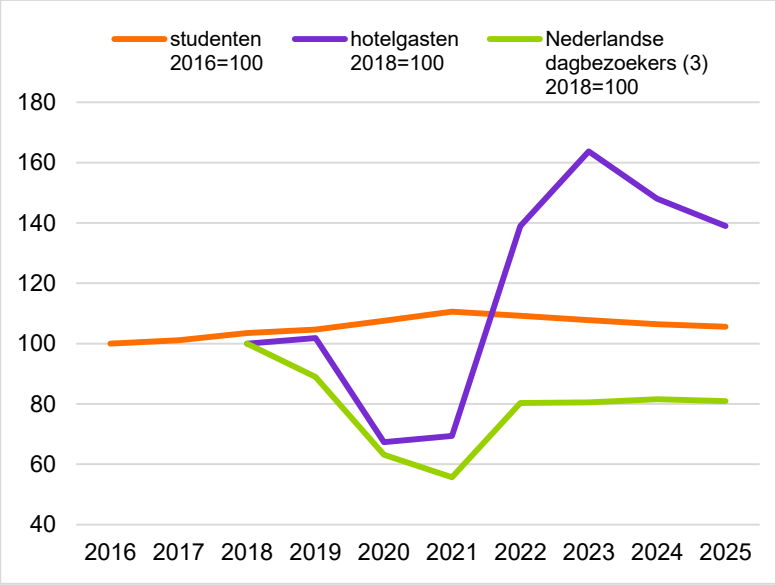


Bron: CBS (cijfers van december).
De toename van 6% bij de inkomende pendel zat vooral bij de werknemers die buiten de provincie Utrecht wonen en werken in Utrecht. De inkomende pendel vanuit de omliggende gemeenten en de rest van de provincie nam ook iets toe. De uitgaande pendel kende een groei van 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

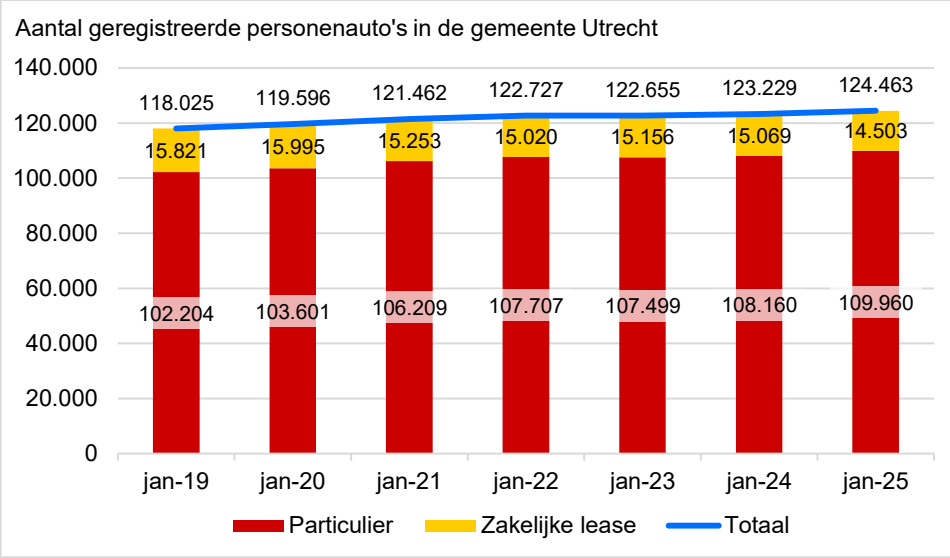
Voorrang aan schone manieren van vervoer die weinig ruimte innemen

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.

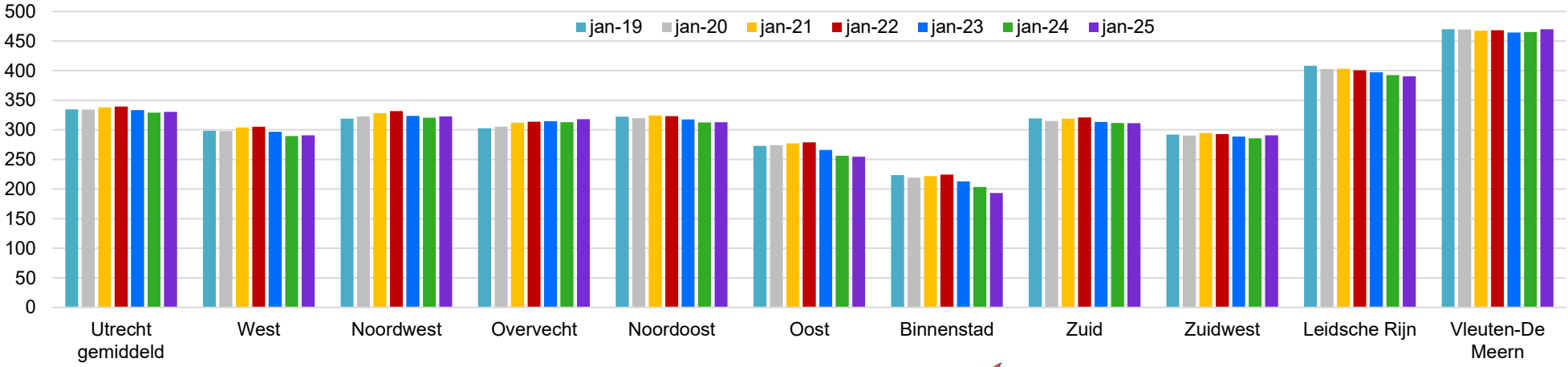
Op 1 januari 2025 waren er 124.463 personenauto's in de gemeente Utrecht geregistreerd, waarvan 14.503 zakelijke lease (11,7%). Cijfers van 1 januari 2026 zijn nog niet beschikbaar.

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

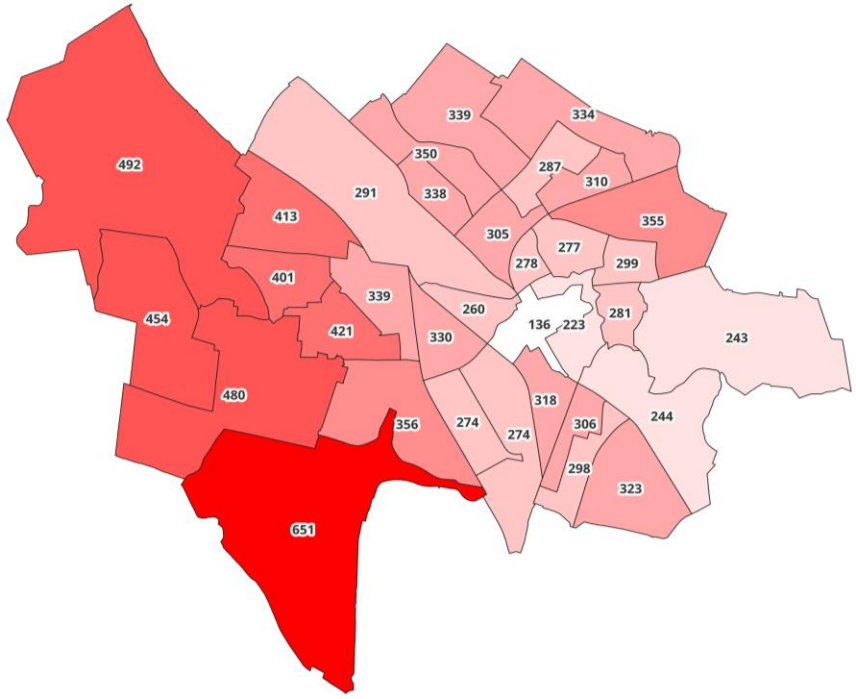


Bron: CBS. Betreft personenauto's in particulier bezit, incl. zakelijke lease met privégebruik.
Let op: de cijfers zijn nog niet definitief.

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).

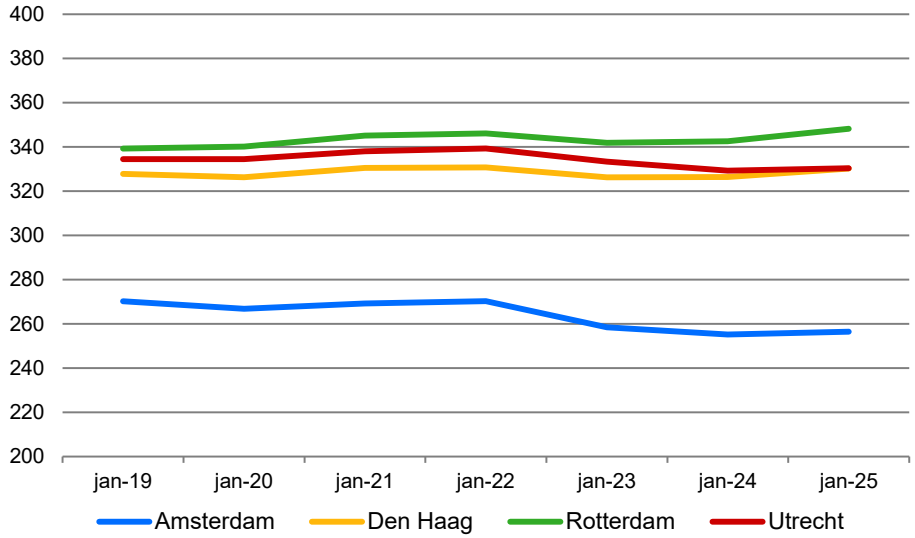


Bron: CBS. Betreft het autobezit per subwijk op 1 januari 2025

Bezit en gebruik vervoerwijzen

Autobezit

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



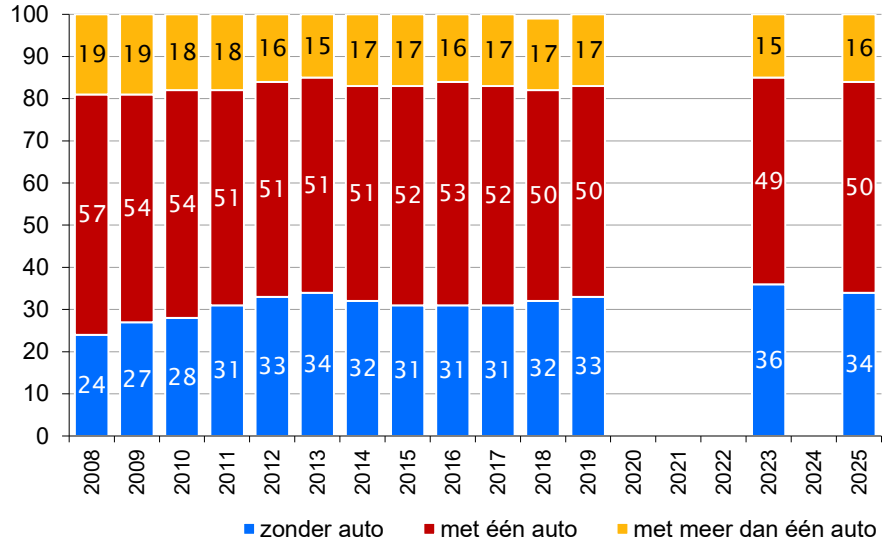
Bron: CBS. Betreft personenauto's in particulier bezit, incl. zakelijke lease met privégebruik. Let op: voorlopige cijfers.

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



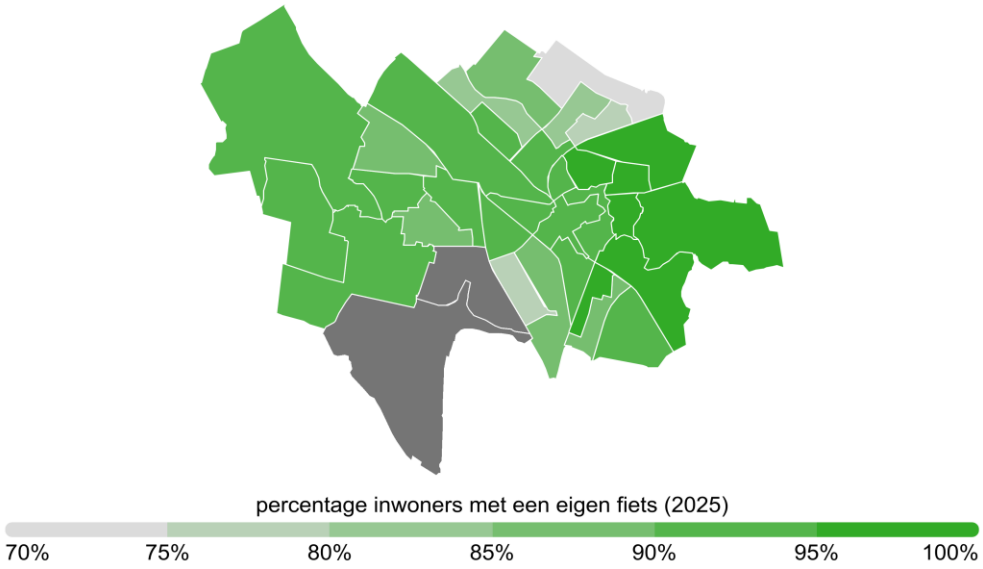
Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Inclusief leaseauto's. Deze enquête houden we sinds 2019 elke twee jaar. Omdat de autobeschikbaarheid in 2021 op een andere manier is gemeten, zijn de percentages van dat jaar niet vergelijkbaar.

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.

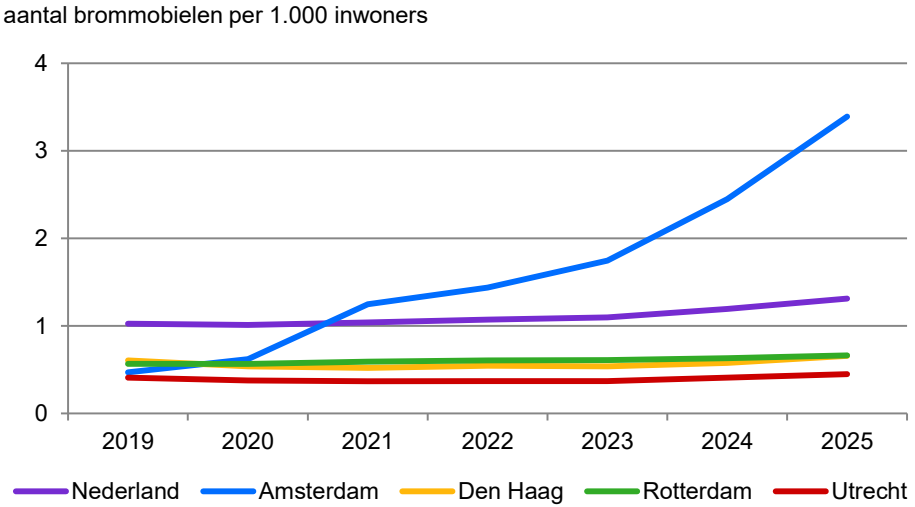
Negen op de tien Utrechters hebben minimaal één eigen fiets in 2025, net als in 2023. Driekwart (78%) heeft een niet-elektrische fiets. Een kwart (24%) heeft een elektrische fiets. In 2023 was dat nog 19%. Utrecht volgt hierin de landelijke trend waarbij elektrisch fietsverkeer toeneemt (Mobiliteitsbeeld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

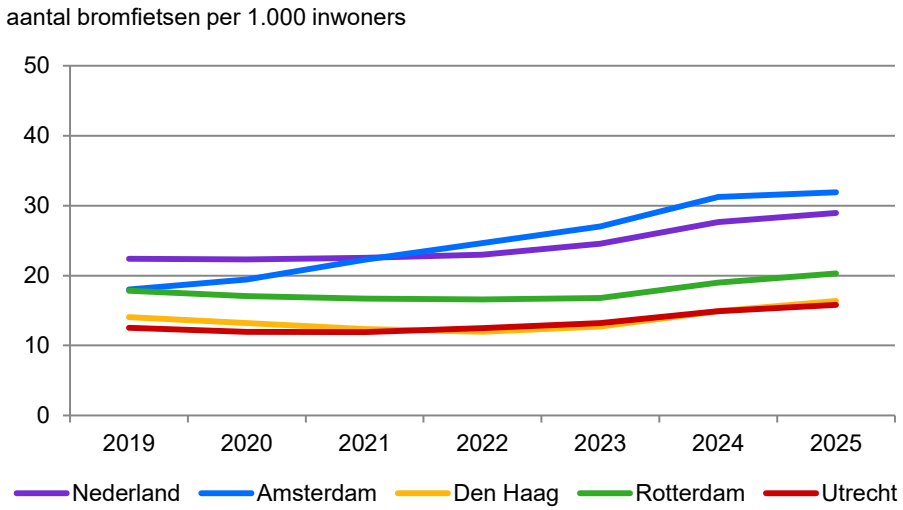
Het aantal in Utrecht geregistreerde brommobielen neemt sinds 2023 langzaam toe. Op 1 januari 2025 waren dit er 169. Dit zijn er 16 meer dan een jaar eerder (+10%), en 25 meer dan in 2019 (+17%). Cijfers van 1 januari 2026 zijn nog niet beschikbaar.

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



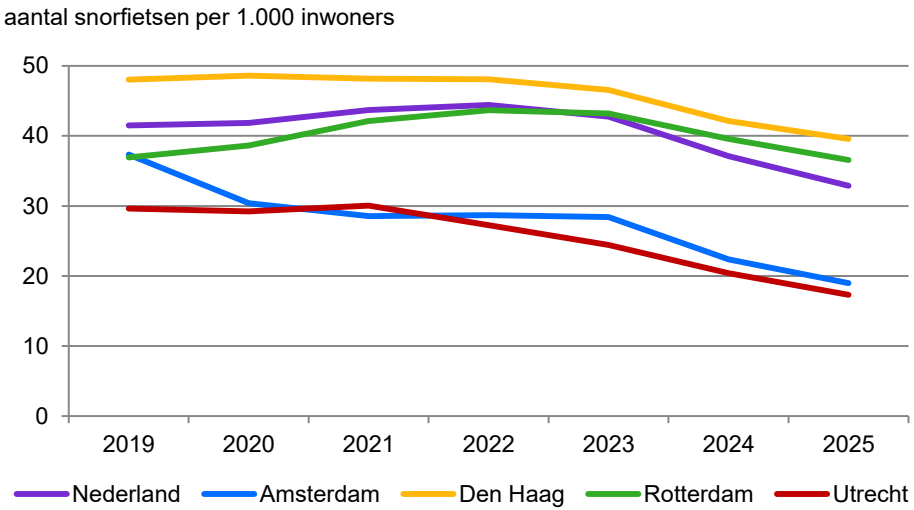
Bron: RDW, CBS. Betreft het aantal actieve bromfietsen dat mocht deelnemen aan het verkeer op de openbare weg.

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.

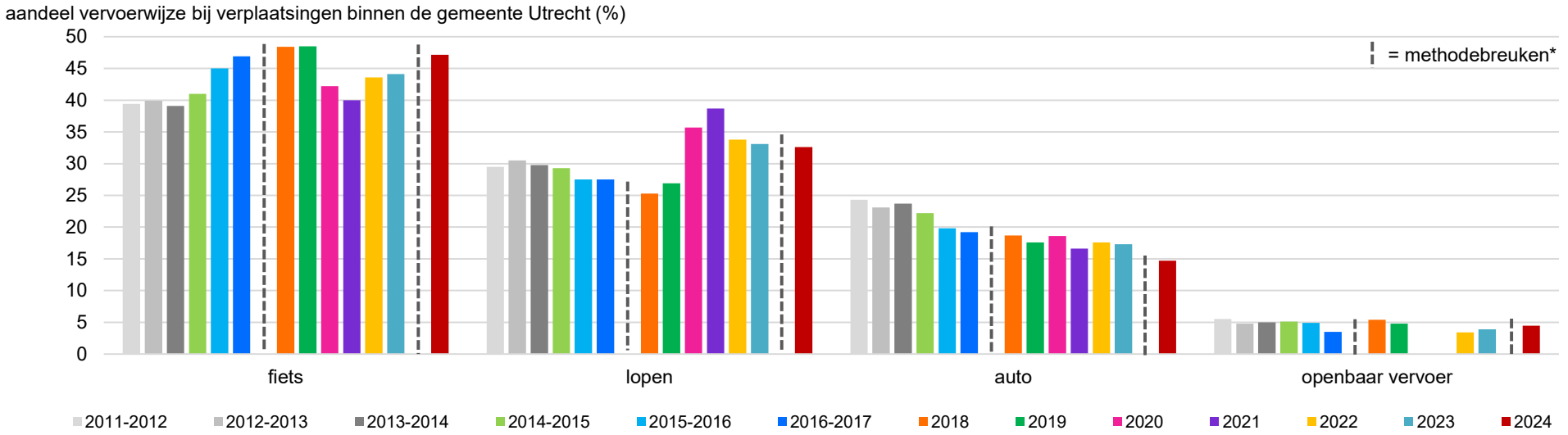
Per 1.000 inwoners waren er 17,3 snorfietsen in Utrecht. Dit is 3,1 minder dan een jaar eerder, en 12,3 minder dan in 2019.

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)

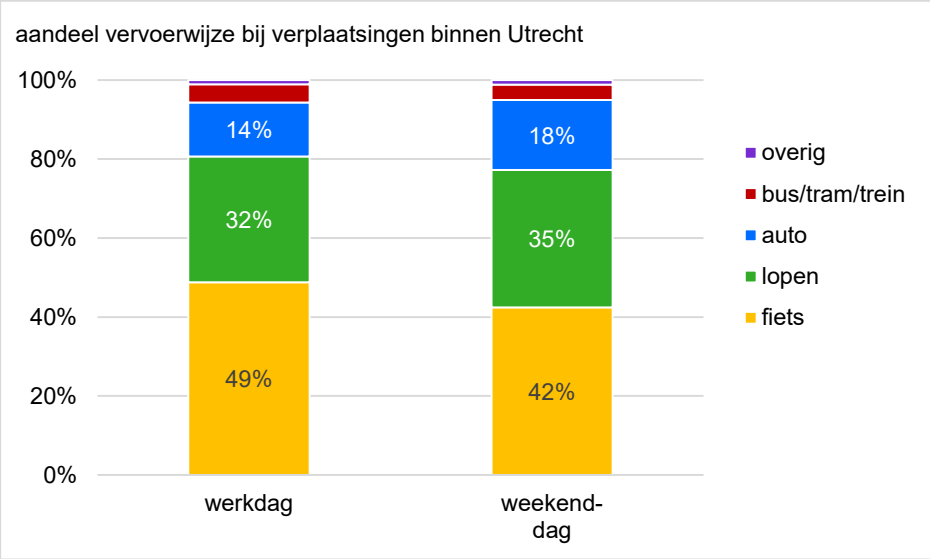


Bron: CBS. Tot en met 2017: OViN. 2018-2024: ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Het betreft gemiddelde weekdagen. * Het verplaatsingsonderzoek is in 2018 herontworpen. Dit heeft kleine (niet te kwantificeren) 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.

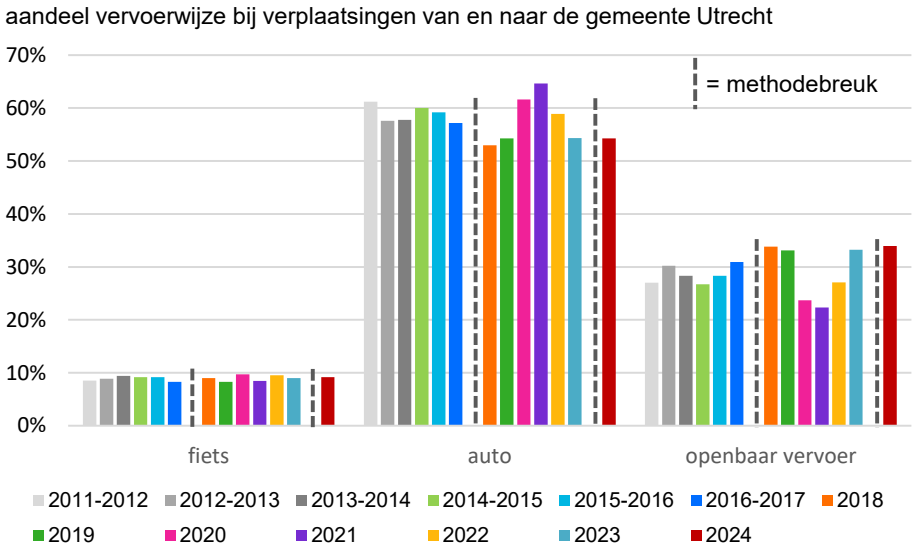
Op werkdagen wordt vaker voor de fiets gekozen (49%) dan op weekenddagen (42%). Op weekenddagen wordt relatief vaker gelopen dan op werkdagen (35% ten opzichte van 32%). Ook wordt op weekenddagen relatief vaker de auto gebruikt dan op werkdagen (18% ten opzichte van 14%).



Foto: Tom Philip Janssen

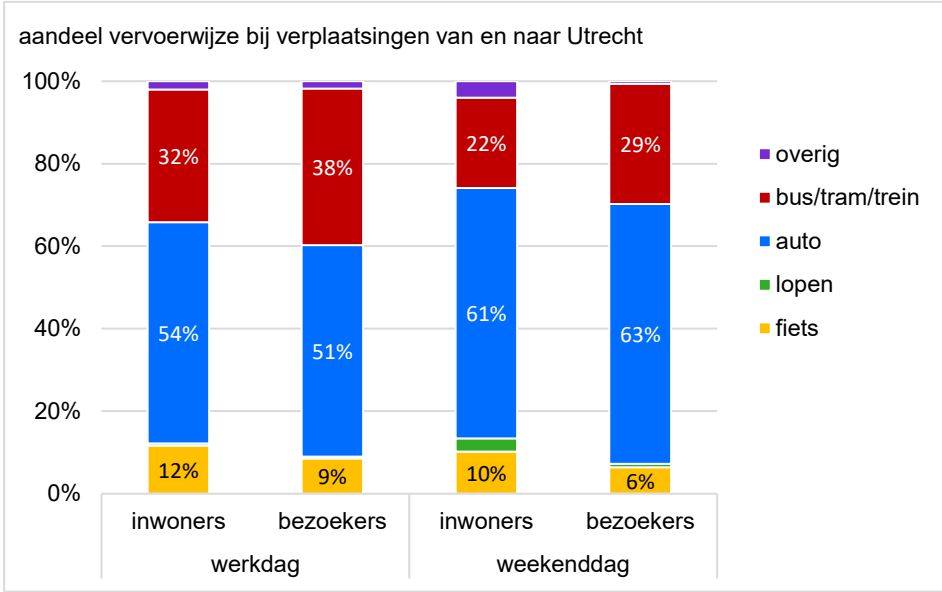
Bezit en gebruik vervoerwijzen

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.



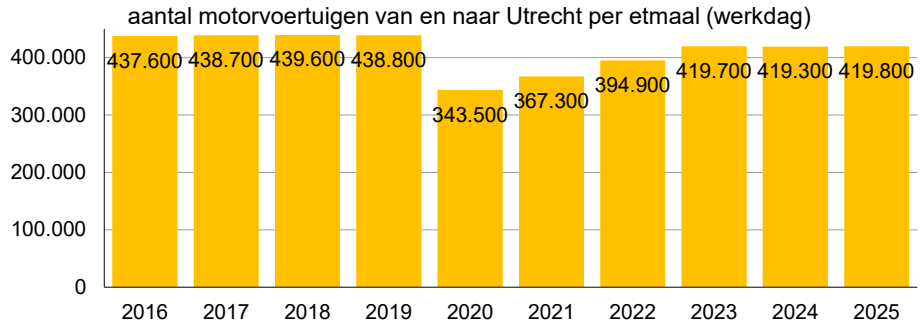
Bron: ODiN, CBS i.o.v. gemeente Utrecht. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Werkdagen zijn excl. feestdagen.

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

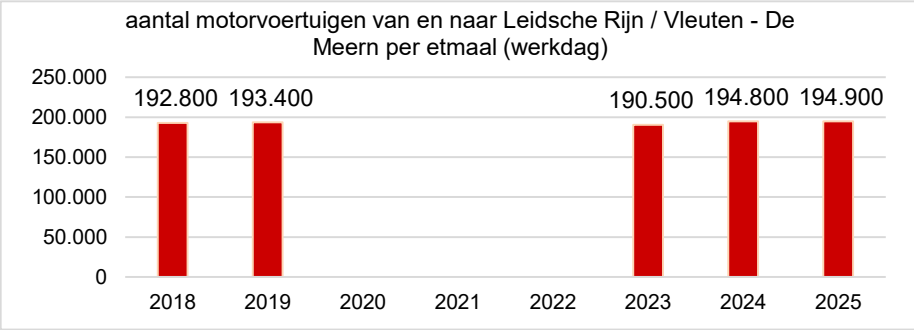
8. Aantal motorvoertuigen van en naar Utrecht



Bron: Tellingen gemeente Utrecht

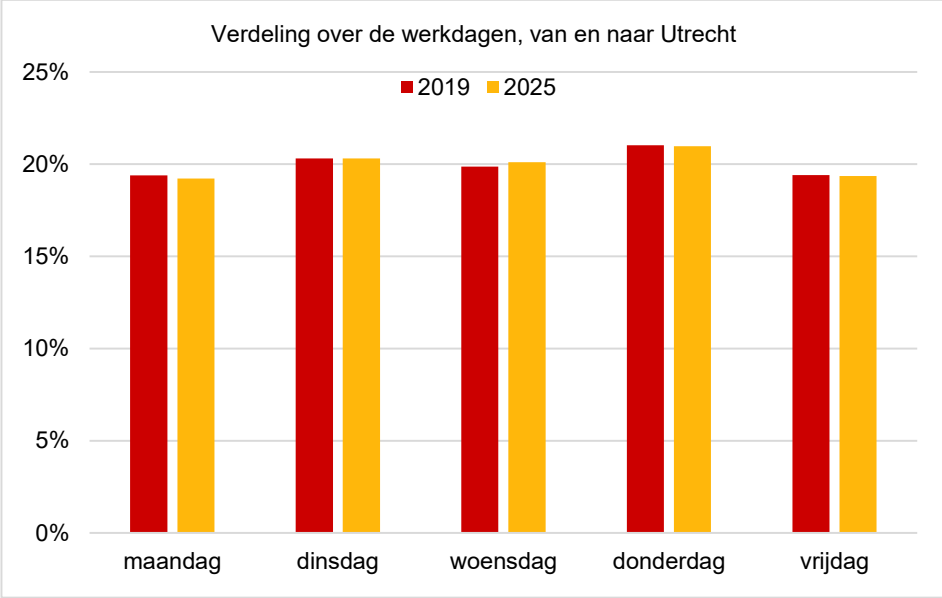
Ten opzichte van 2024 is er geen significante toename van het aantal motorvoertuigen dat het gebied dat omringd wordt door de snelwegen en de Zuilense Ring/Karl Marxdreef in- en uitrijdt. Er is na jaren van stijging sinds 2020 geen significante groei meer waargenomen sinds 2023. Het aantal motorvoertuigen 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

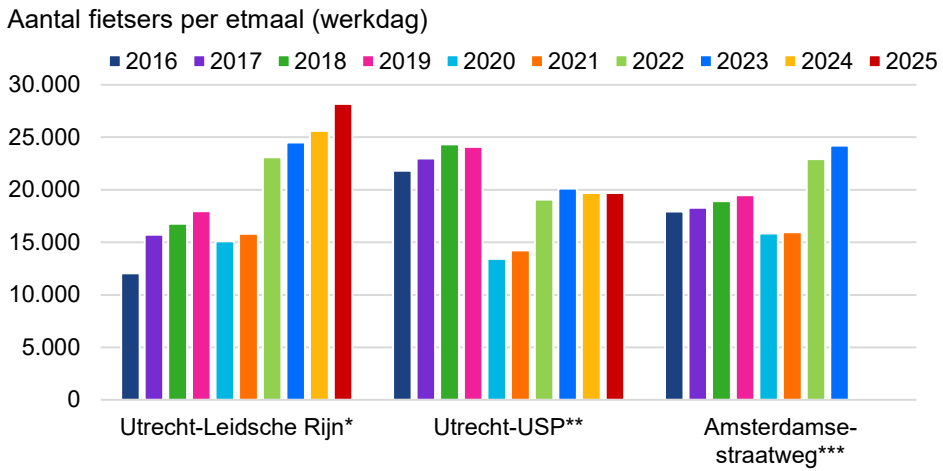
Voor het aantal motorvoertuigen dat naar het gebied rijdt omringd door de snelwegen en de NRU hebben we ook gekeken hoe de verdeling over de werkdagen is. We hebben hiervoor het laatste jaar voor corona (2019) vergeleken met het afgelopen jaar. In de grafiek hieronder is de verdeling over de werkdagen 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

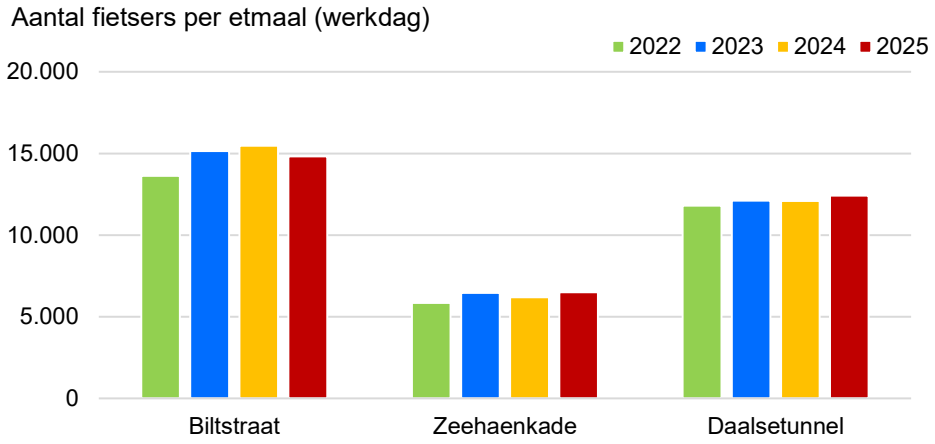
9. Aantal fietsers



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.



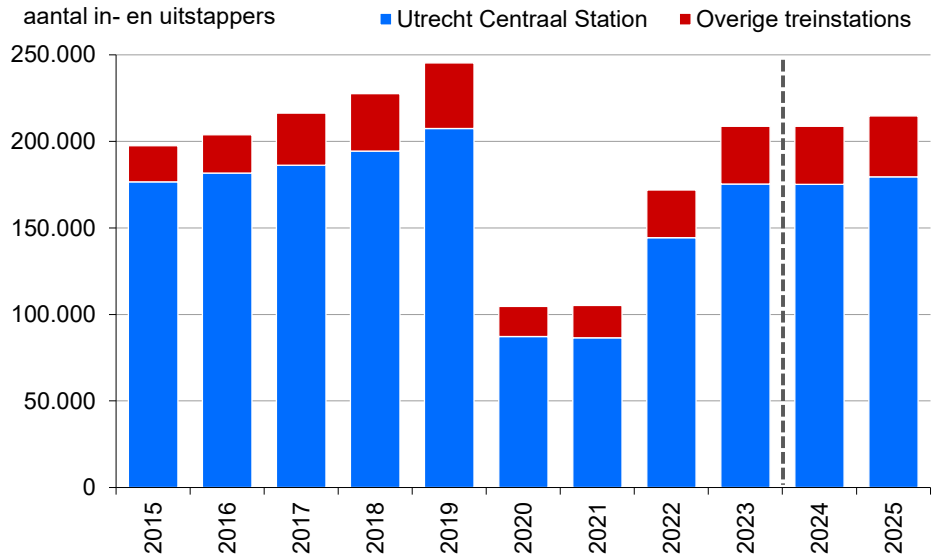
Bron: Tellingen gemeente Utrecht. Excl. vakantie- en feestdagen.
Biltstraat nabij de Berekuil, Zeehaenkade nabij de Beneluxlaan.

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

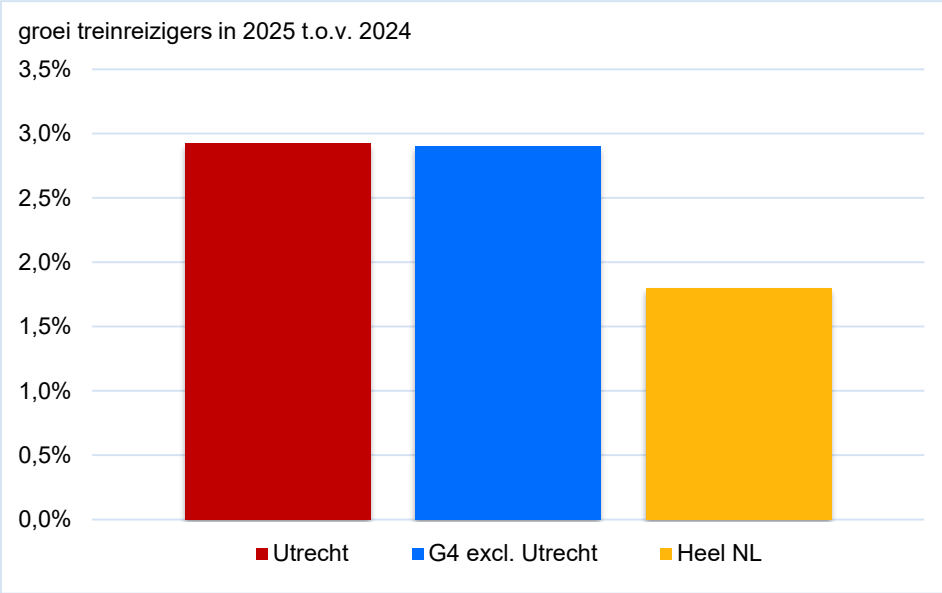
10. Openbaar vervoer gebruik



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%.

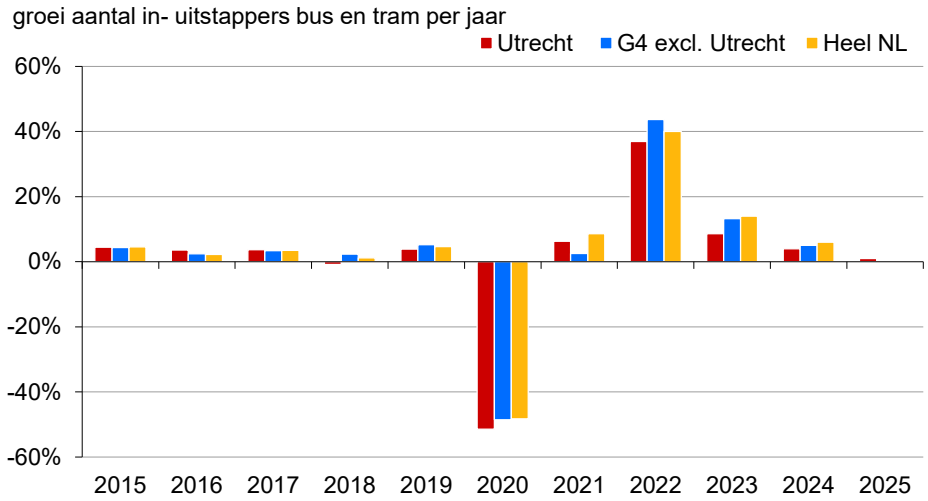


Bron: NS, in- en uitstappers per station

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.

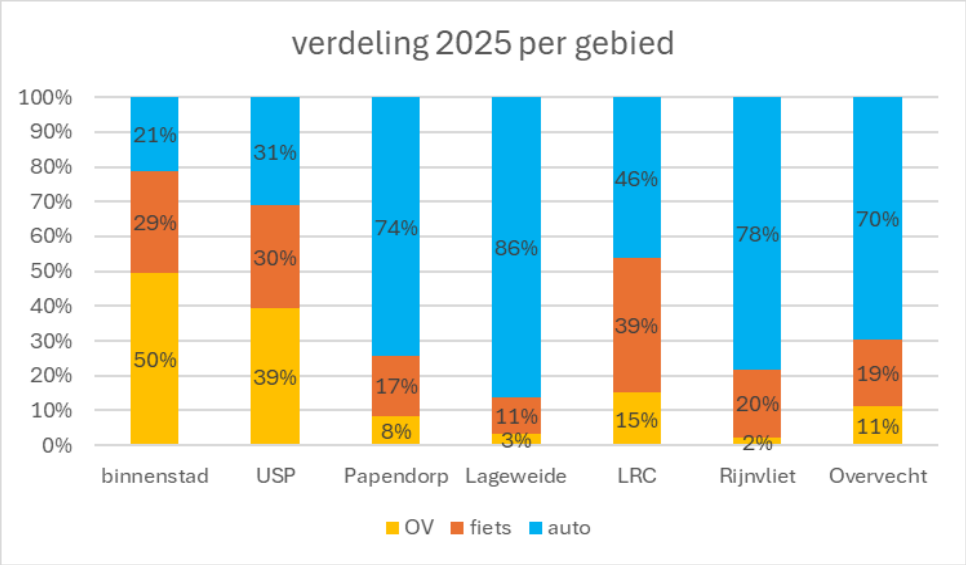


Foto: Tom Janssen

Bezit en gebruik vervoerwijzen

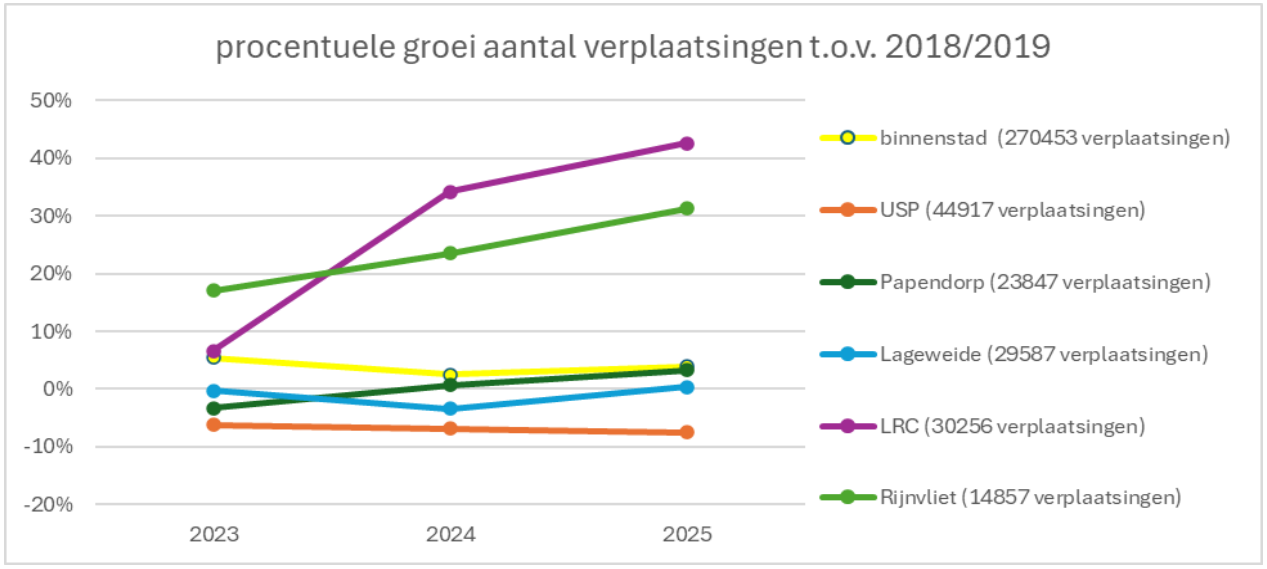
11. Verplaatsingen naar economische kerngebieden

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.



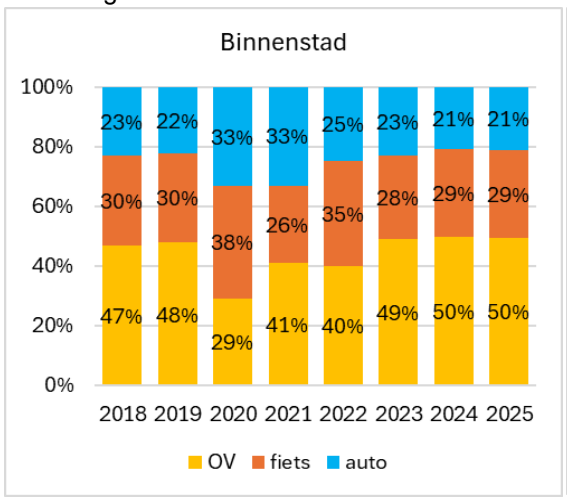
Bron: Gemeente Utrecht/Provincie Utrecht/ NS

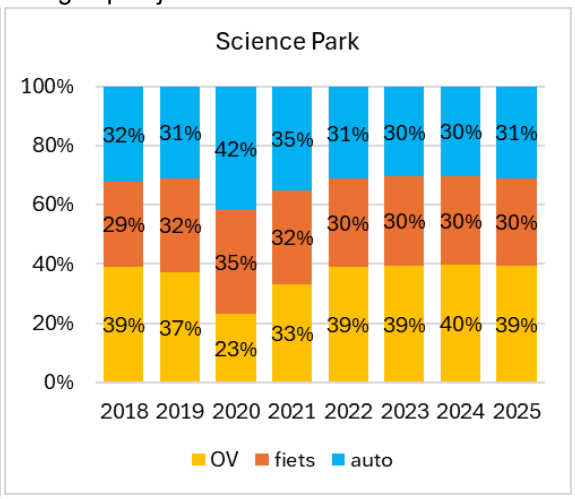
Bezit en gebruik vervoerwijzen

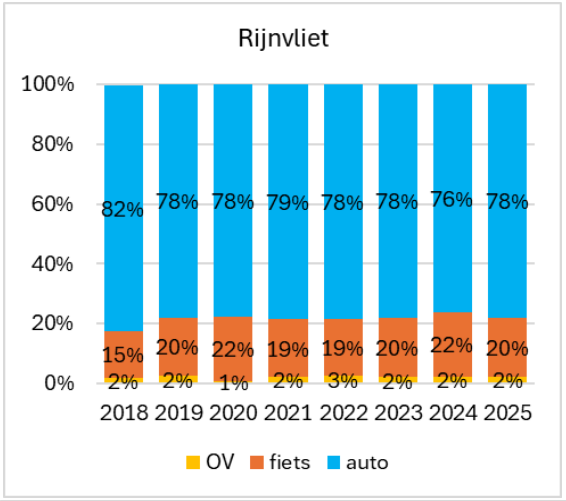
Verplaatsingen naar economische kerngebieden

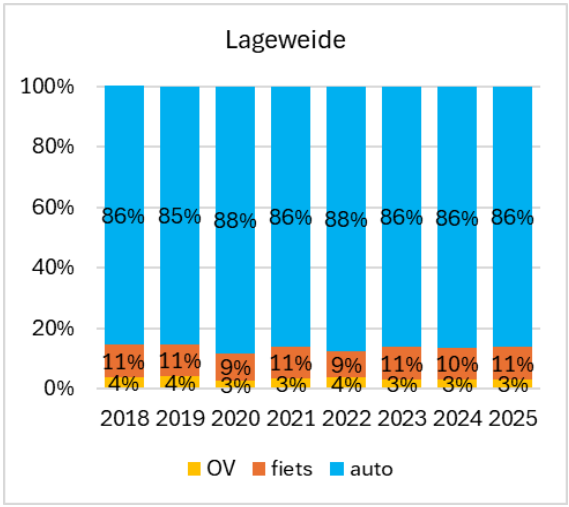
In de figuren hieronder is per gebied de ontwikkeling te zien sinds start van de metingen. Dit laat zien hoe de verdeling over OV, fiets en auto zich ontwikkelt.

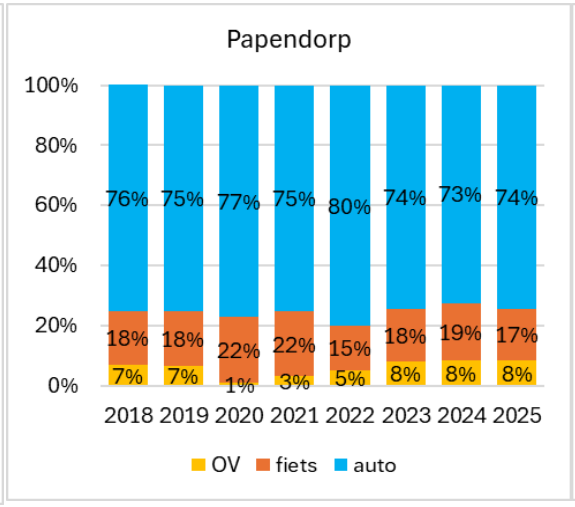
Als gevolg van de coronamaatregelen is het aandeel OV in alle gebieden gedaald in 2020 en 2021. In 2022 en 2023 zien we een herstel richting het percentage van voor corona. De aandelen fiets en motorvoertuigen nemen in veel gebieden daardoor weer iets af in die jaren. Met name in Lageweide, Papendorp 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.

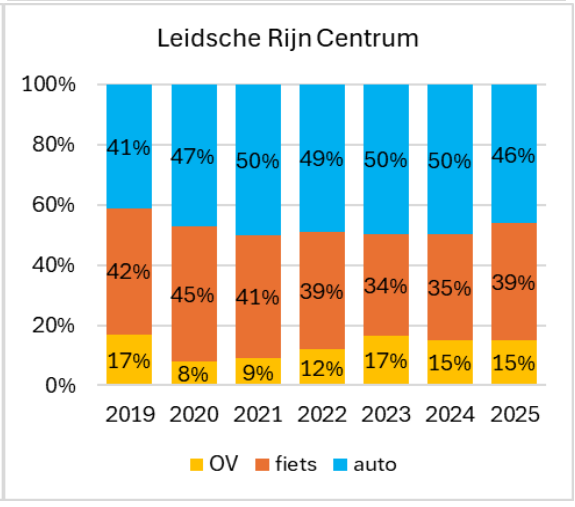








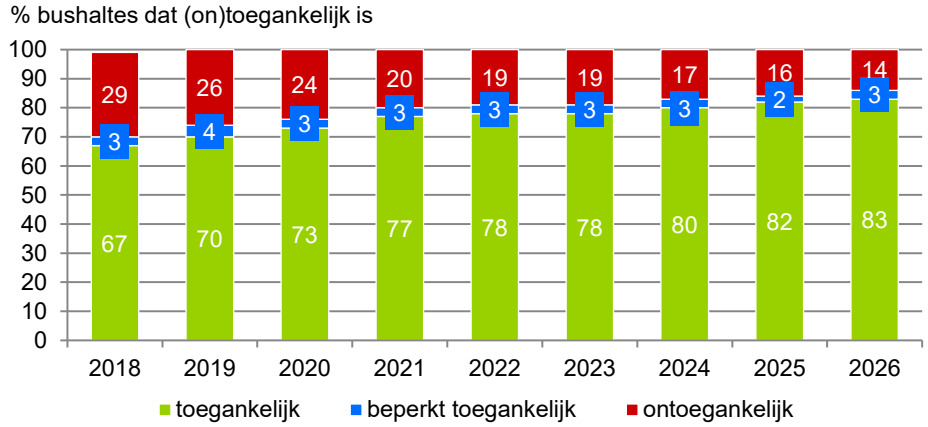




Bron: Gemeente Utrecht/Provincie Utrecht/ NS

Mobiliteit voor iedereen

12. Toegankelijkheid bushaltes



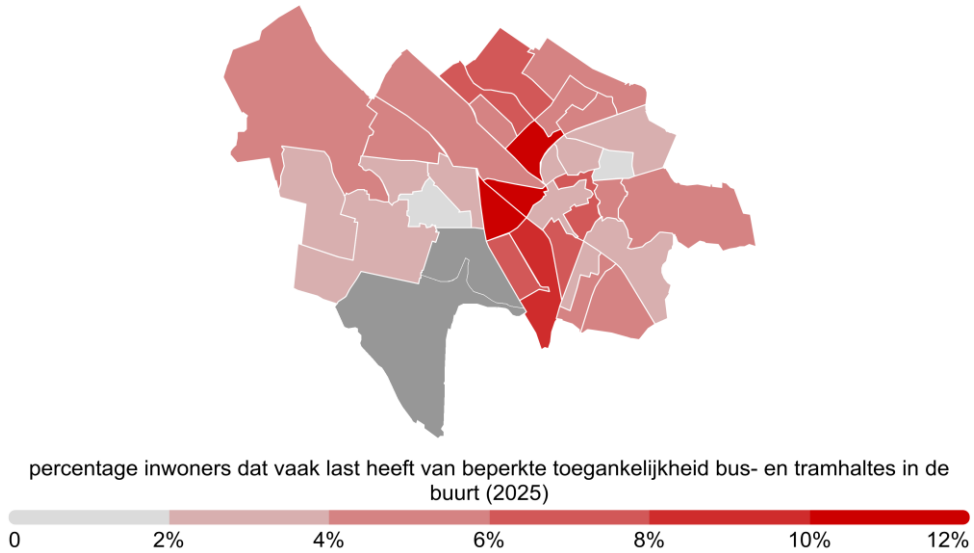
Bron: Gemeente Utrecht.

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).

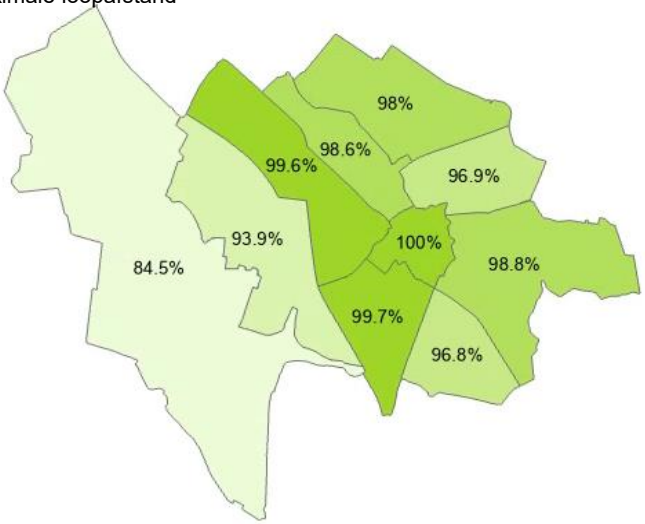
Inwoners van de subwijken Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt (0%) en Parkwijk, Langerak (1%) hebben het minst last van beperkte toegankelijkheid. De last is het sterkst afgenomen in Zuilen noord (-6 procentpunt).

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*



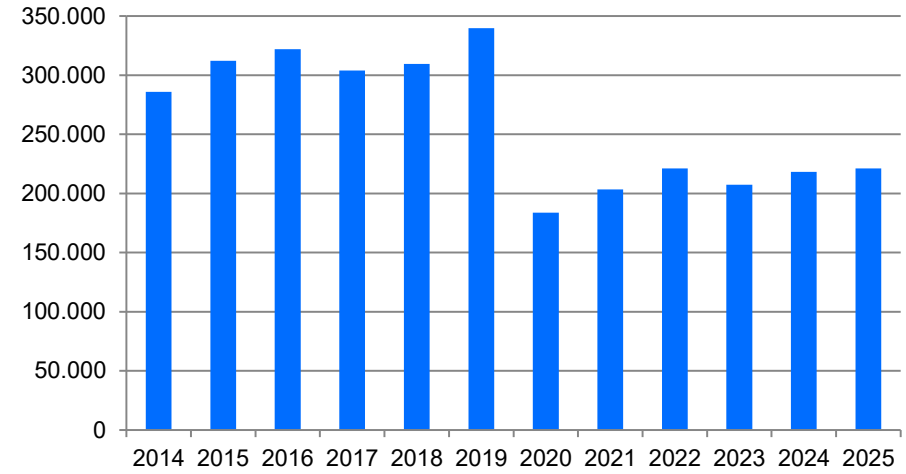
Bron: Gemeente Utrecht

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



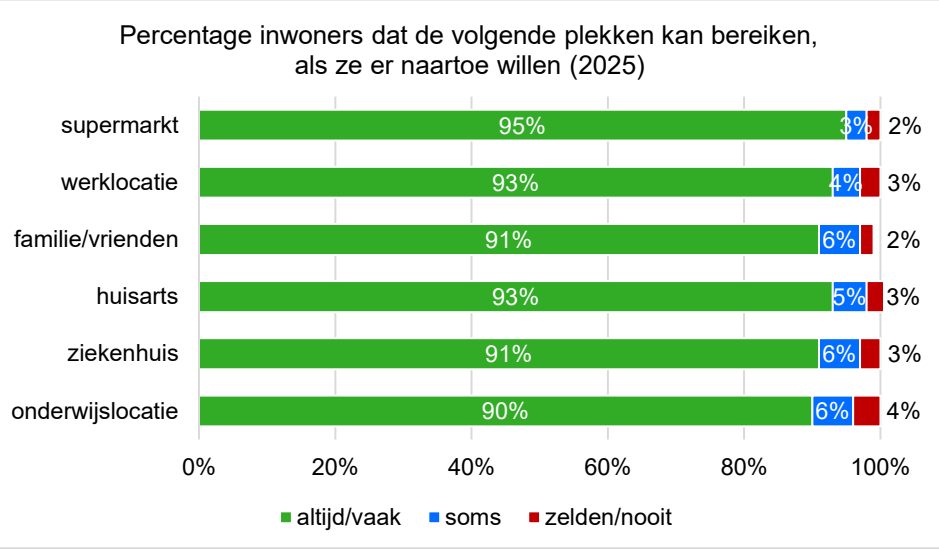
Bron: Gemeente Utrecht.

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

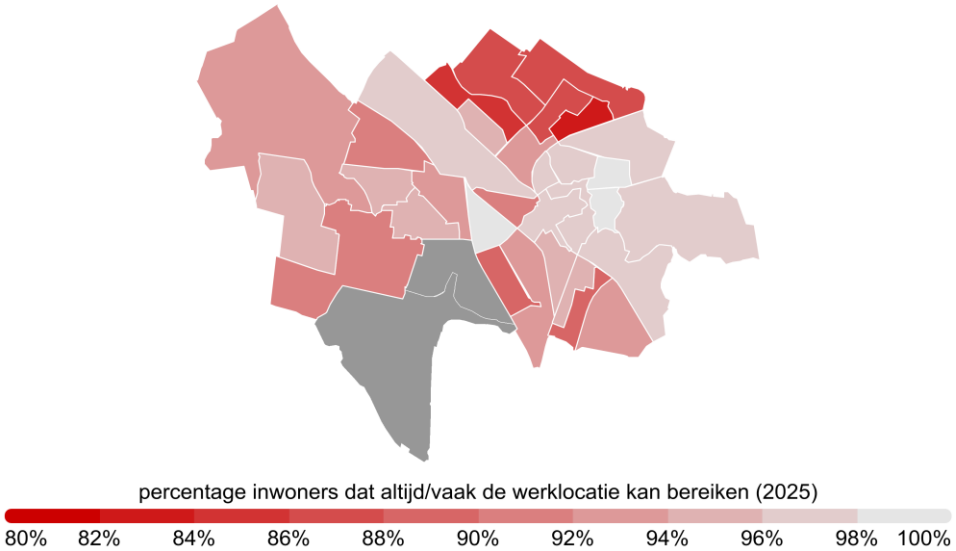


Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Deze percentages zijn exclusief de antwoordcategorie ‘ik wil/hoef hier nooit heen/niet van toepassing’.

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’.

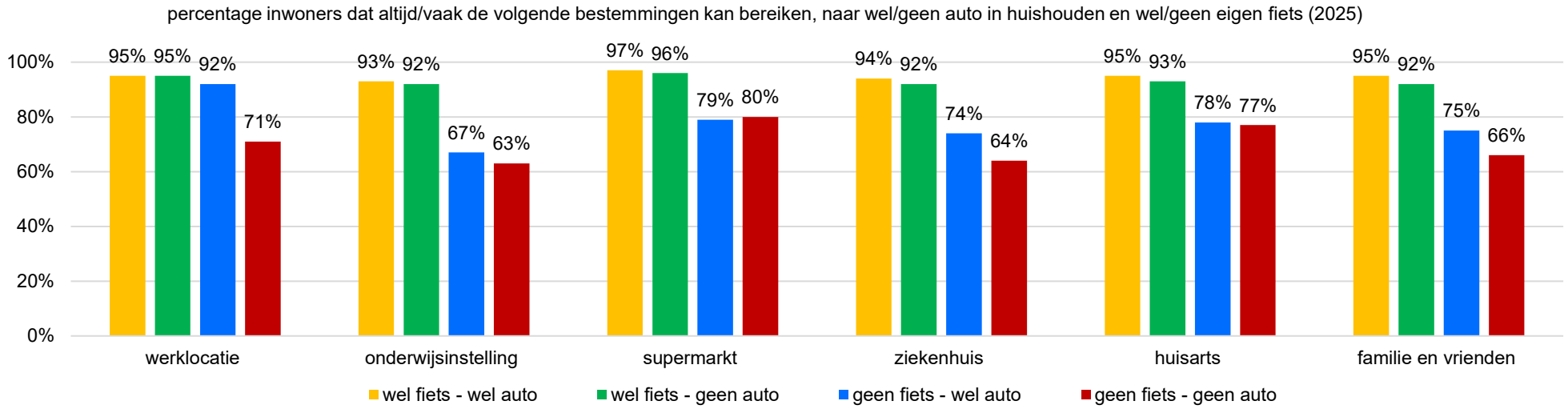
Over het algemeen hebben inwoners van de wijken Overvecht, Zuidwest (vooral de subwijk Kanaleneiland) en Noordwest (vooral de subwijk Zuilen noord en oost) vaker dan gemiddeld in Utrecht moeite om gewenste plekken te bereiken.

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.

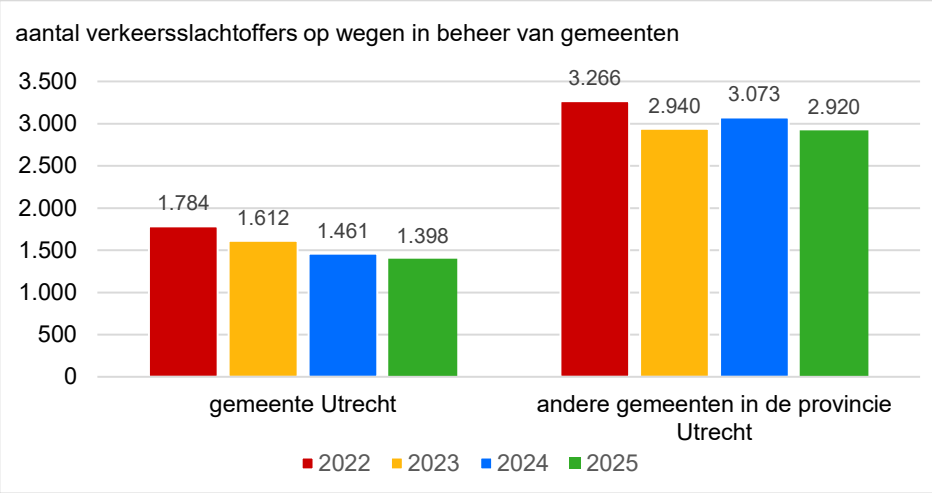
In 2025 hebben we 1.158 fietsen uitgegeven aan inwoners met een U-pas in het kader van de fietsdeals: via deze fietsdeals kunnen volwassen inwoners met een U-Pas voor 30 euro een goede tweedehands fiets krijgen inclusief een jaar lang gratis eventuele reparaties.

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

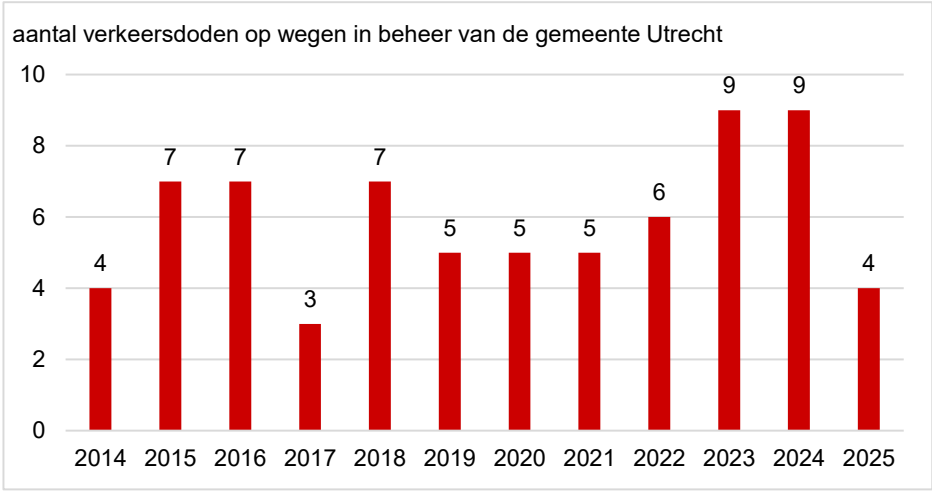
16. Aantal verkeersslachtoffers



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.

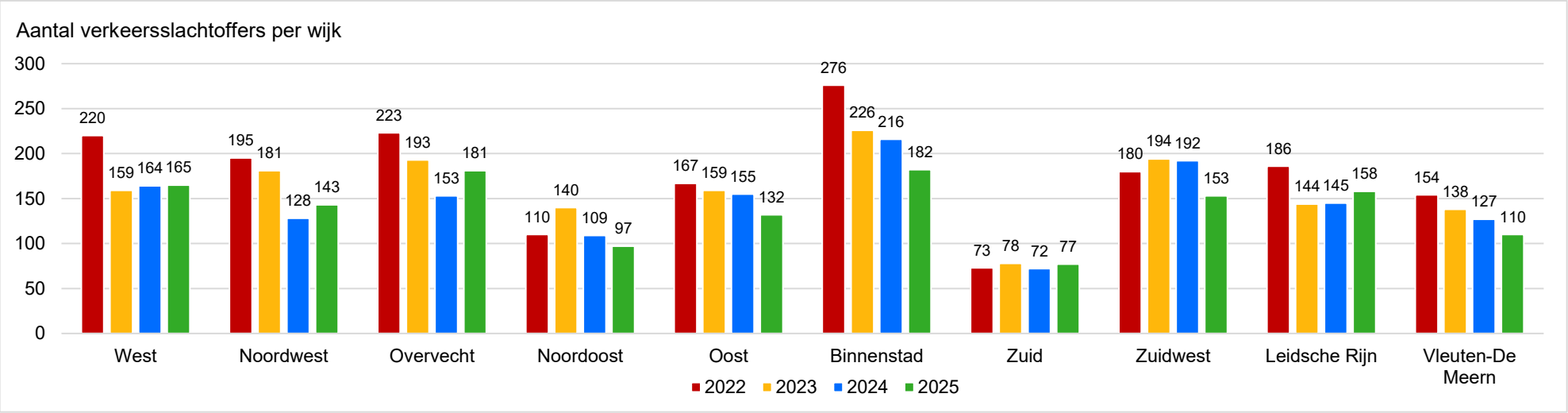
Het aantal slachtoffers op een niet-elektrische fiets is juist sterk afgenomen (906 in 2022, 809 in 2023, 655 in 2024 en 617 in 2025). Ook is er een afname bij de snor-/bromfiets (237 in 2022, 196 in 2023, 168 in 2024 en 140 in 2024). Het aantal voetgangerslachtoffers bij botsingen met andere verkeersdeelnemers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

		Botsing met andere verkeersdeelnemer							Botsing met obstakel	Eenzijdig ongeval	**Totaal**
		fiets	elektrische fiets en fatbike	snor-, bromfiets en speedbike	auto, motor en vrachtwagen	bus, tram en trein	voetganger en scootmobiel	overig/ onbekend			
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

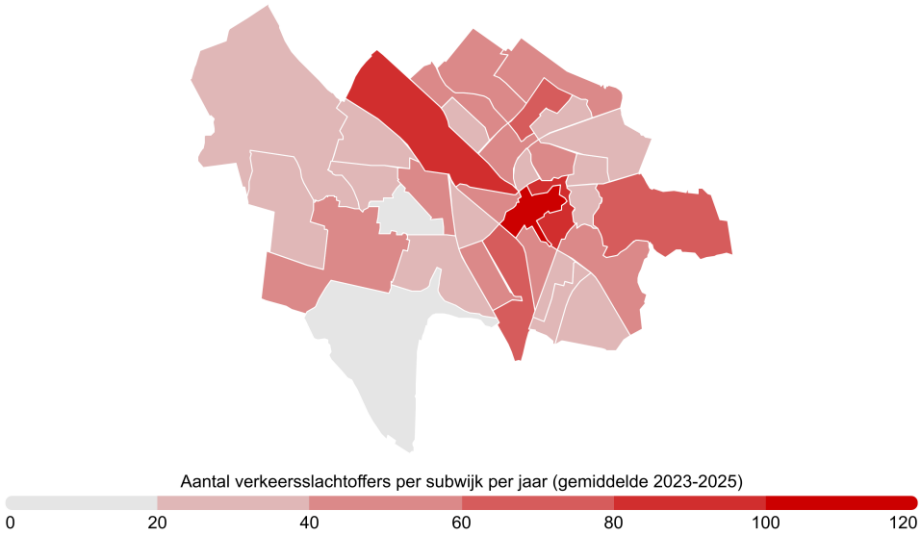


Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel in de ambulance, op alle wegen in beheer van de gemeente.

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.

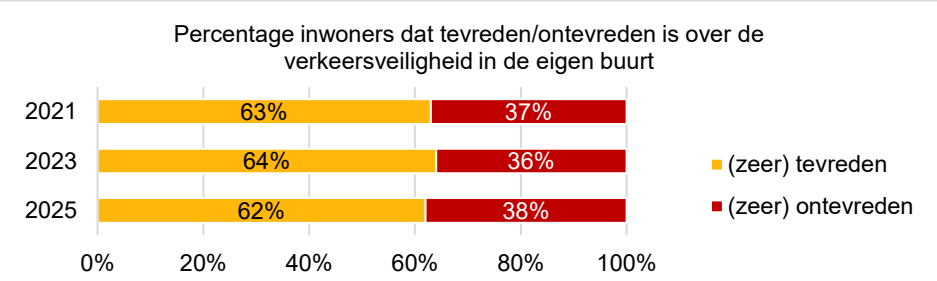
Op de kaart rechts staat het aantal verkeersslachtoffers per subwijk, gemiddeld over de afgelopen drie jaren. De hoogste aantallen zien we in Binnenstad city- en winkelgebied (118), Binnenstad woongebied (90) en Nieuw Engeland, Schepenbuurt, inclusief Lage Weide (84).

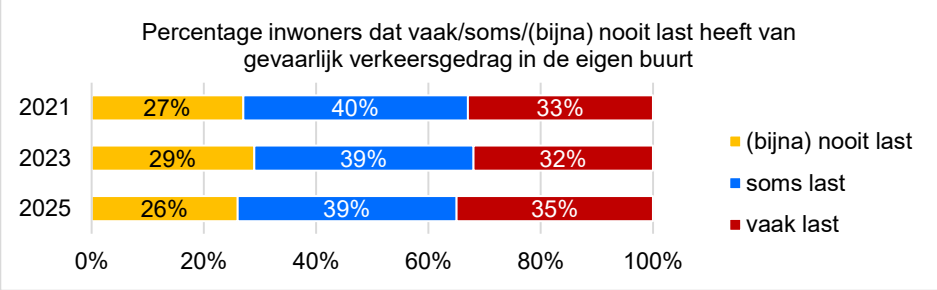


Bron: MOVE, VeiligheidNL

Verkeersveiligheid

17. Tevredenheid verkeersveiligheid



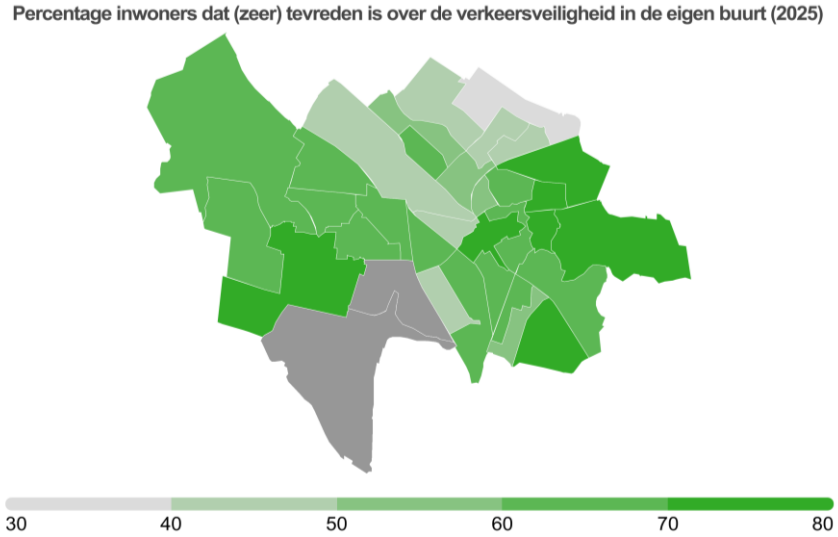


Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht. Deze enquête houden we elke twee jaar.

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.

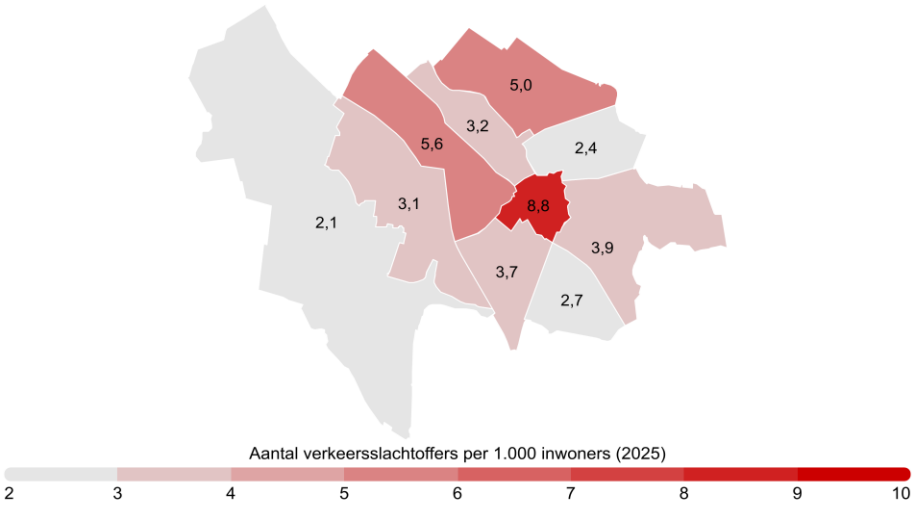
In de subwijken Wilhelminapark, Rijnsweerd (80%) en Lunetten (77%) is de tevredenheid het grootst. In Zambesidreef, Tigrisdreef (38%) en Kanaleneiland (41%) zijn de inwoners het minst tevreden. In deze subwijken wordt ook vaak last van gevaarlijk verkeersgedrag ervaren.

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

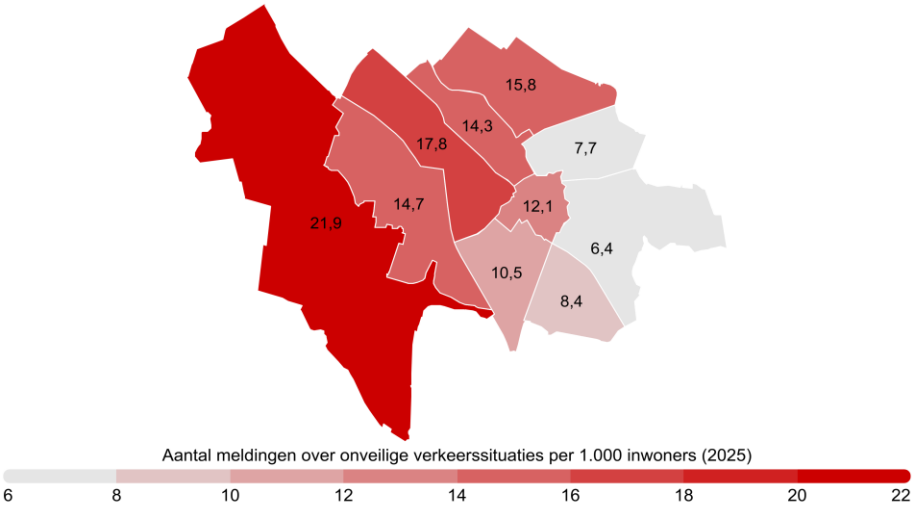
Filtspeiling Veilig Verkeer Nederland
Mobiliteit 2025

Verkeersveiligheid

Verkeersslachtoffers en meldingen over verkeersveiligheid

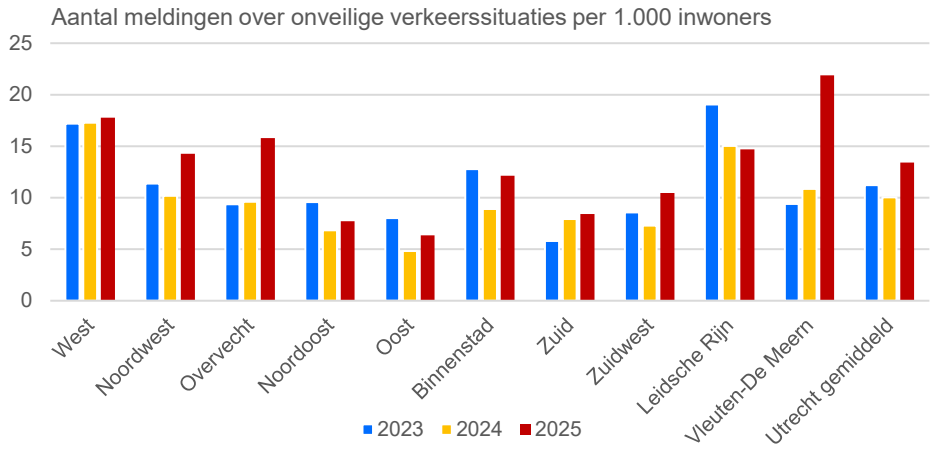


Bron: MOVE, VeiligheidNL, op basis van cijfers van de Regionale Ambulancevoorziening Utrecht (RAVU)



Bron: gemeente Utrecht, op basis van Signalen

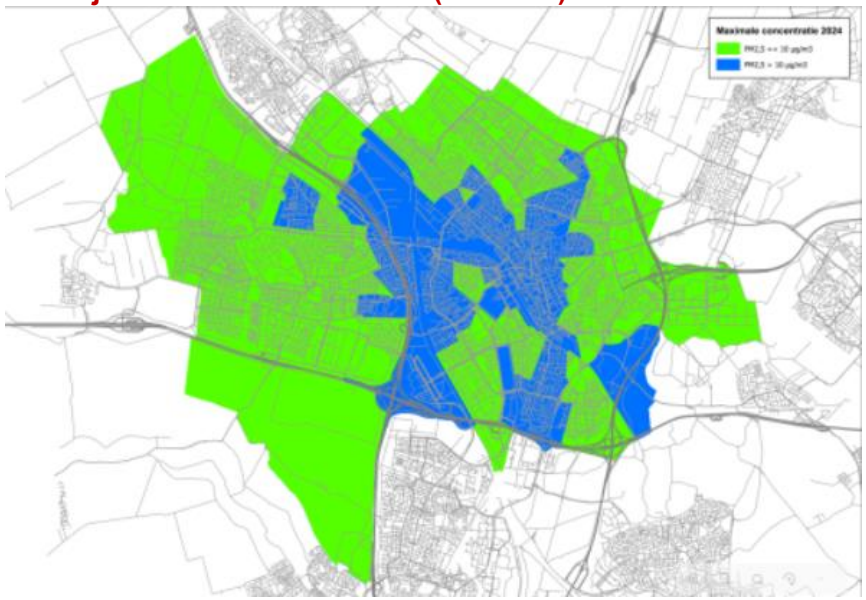
Er zijn op wijkniveau grote verschillen tussen het aantal verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners en het aantal meldingen over verkeersonveilige verkeerssituaties per 1.000 inwoners. Het aantal verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners is het grootst in de Binnenstad, terwijl het aantal meldingen eerder 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

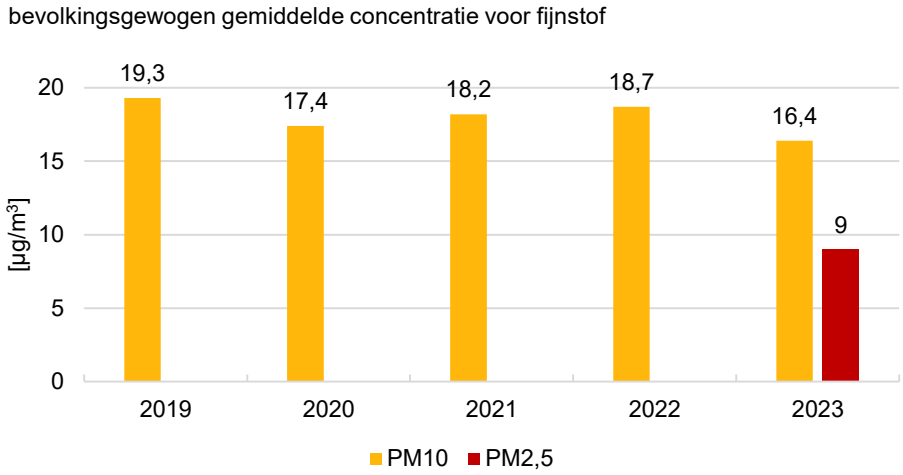
18. Fijnstof en stikstofdioxide (t/m 2024)



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.

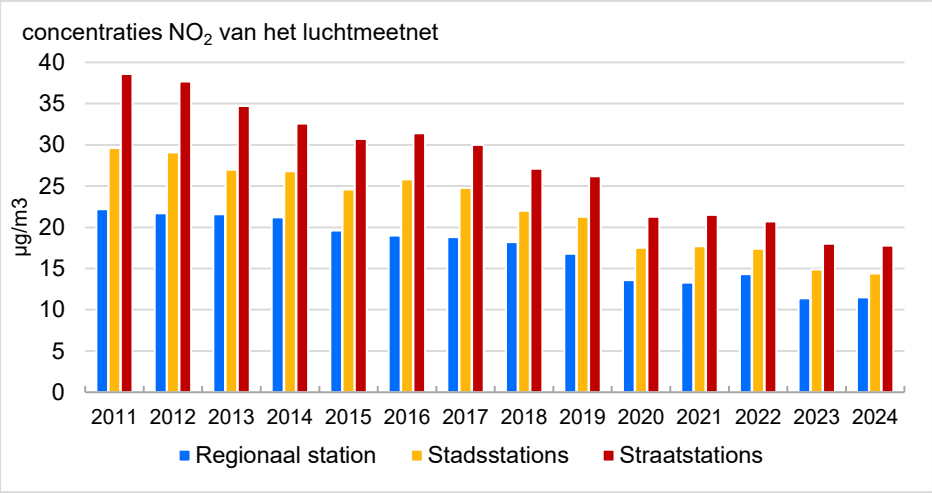
De jaargemiddelde bevolkingsbewogen concentraties fijnstof (zowel PM_{10} als $PM_{2,5}$) waren in 2023 lager dan in voorgaande jaren. Dit komt voor een groot deel door de grote hoeveelheid regen en de hogere windsnelheid in 2023: fijnstof slaat daardoor snel neer en/of verspreidt zich snel, waardoor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

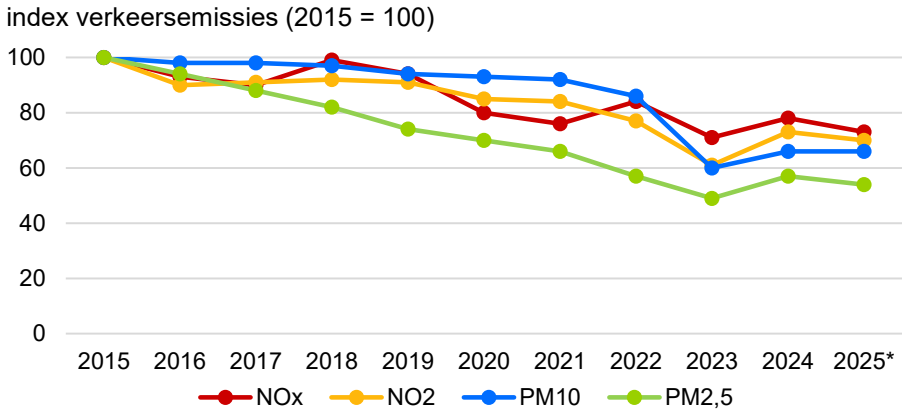


Bron: GGD Amsterdam/Buro Blauw/gemeente Utrecht.

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



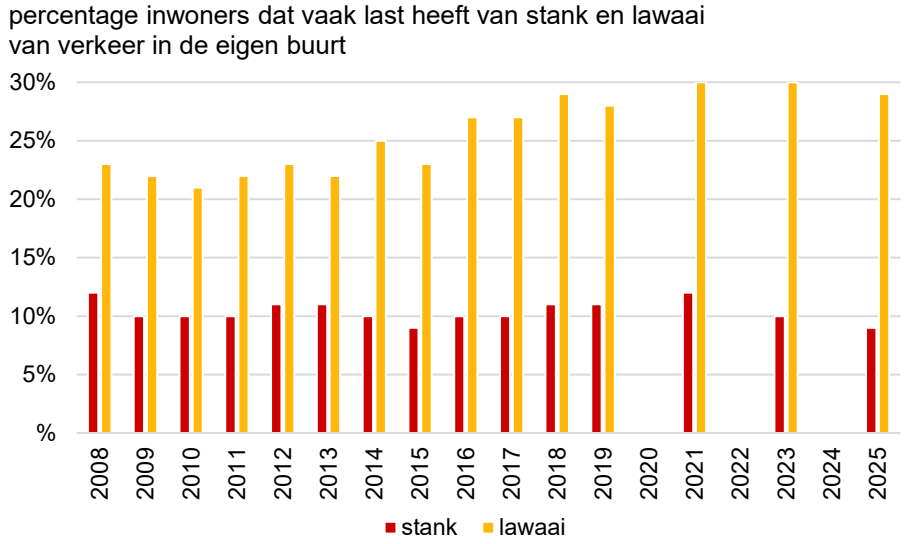
Bron: gemeente Utrecht. * prognose.

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

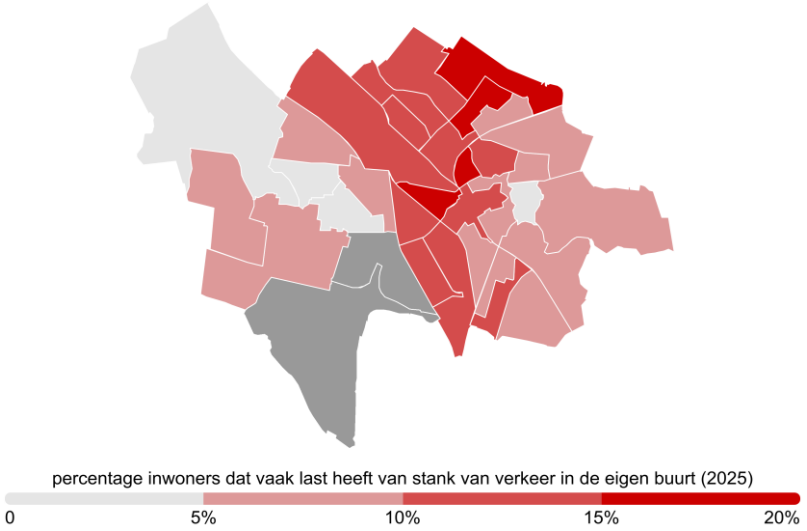


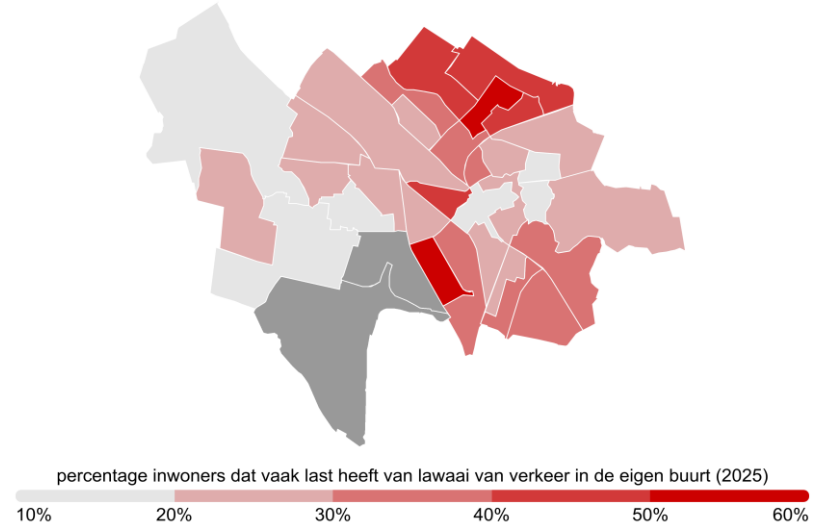
Bron: Inwonersenquête gemeente Utrecht. Deze enquête houden we sinds 2019 elke twee jaar.

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

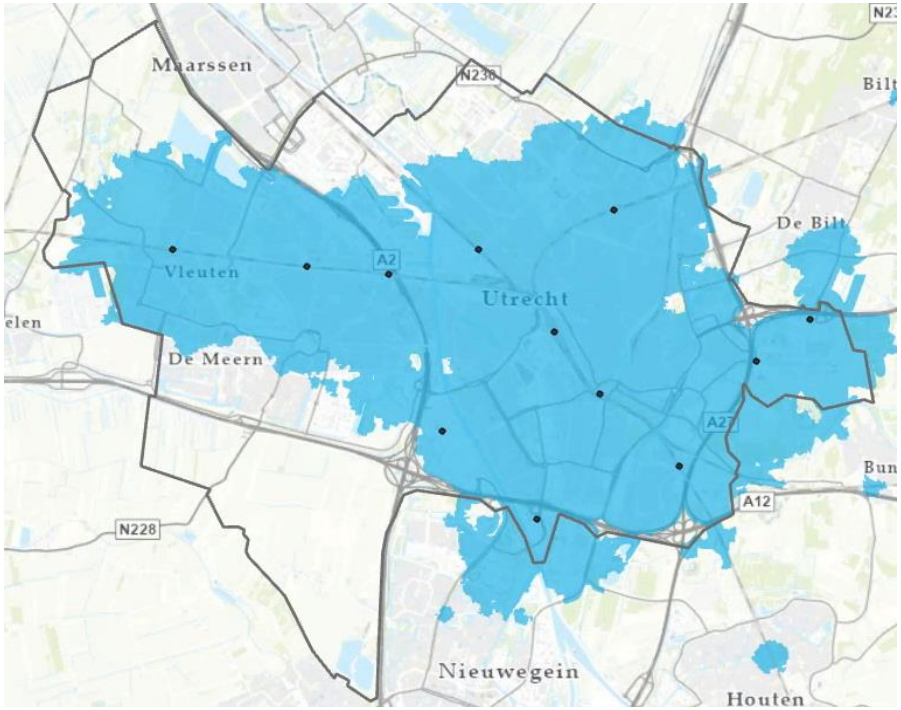
Deze indicator laat zien hoeveel inwoners een knooppunt binnen 10 minuten kunnen bereiken en hoeveel arbeidsplaatsen er binnen 10 minuten bereikbaar zijn vanaf de knooppunten. Voor het bepalen van de knooppunten is uitgegaan van de RSU schetsen. Een aantal punten is nu nog geen knooppunt en de exacte 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

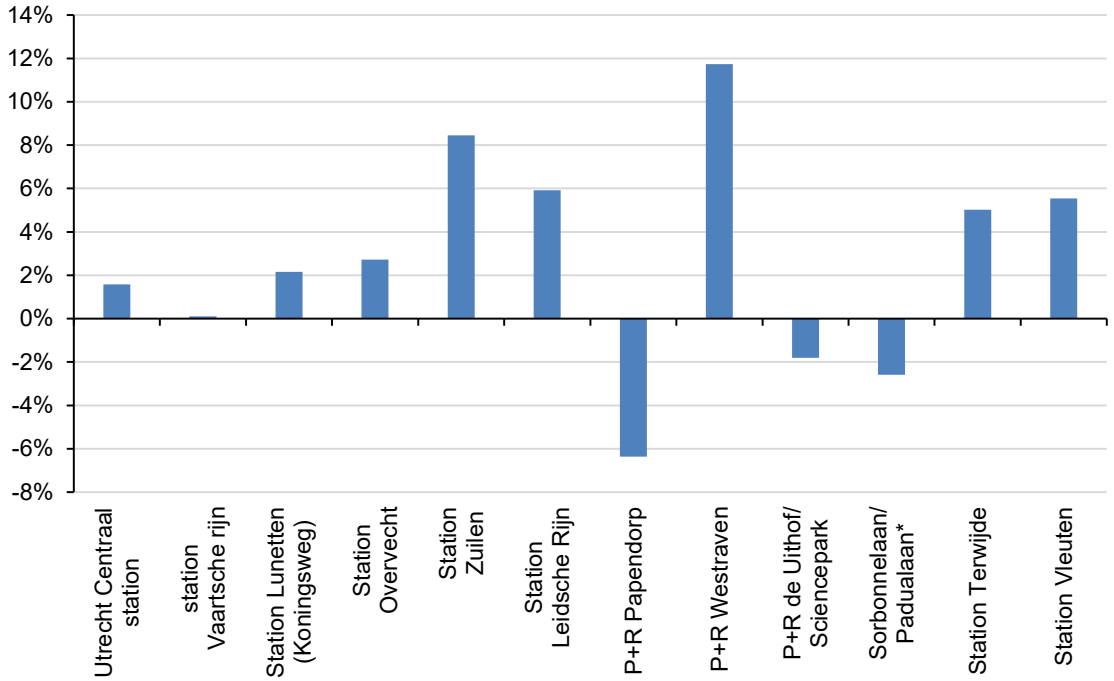
21. Aantal in- en uitstappers op knooppunten

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



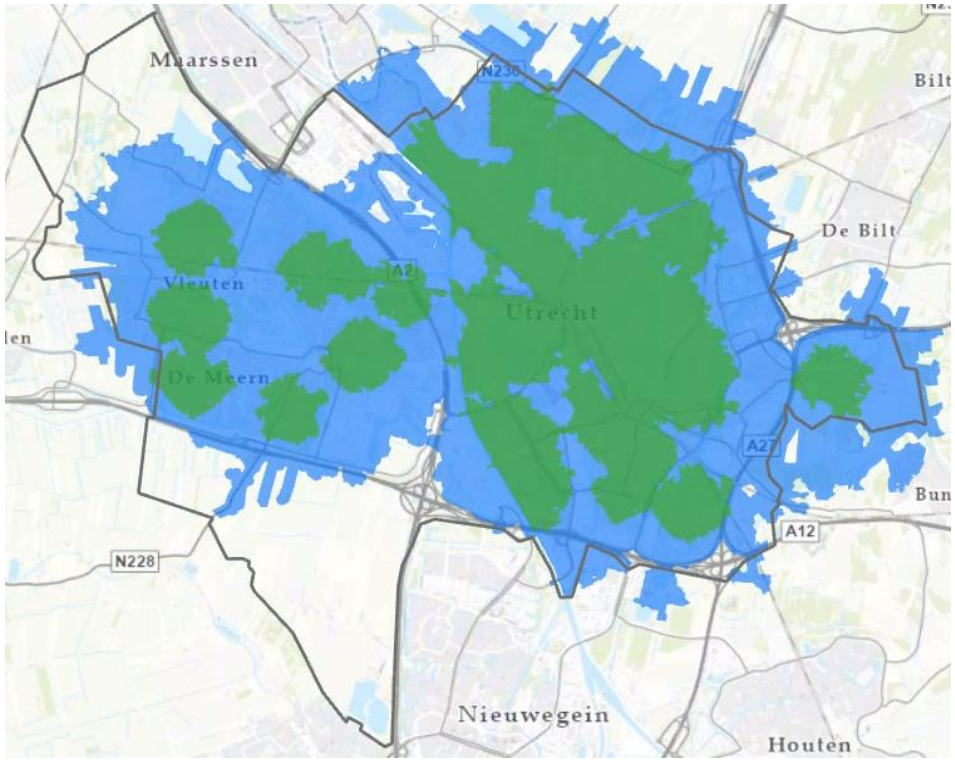
*De ligging van het toekomstige knooppunt nabij Sorbonnelaan / Padualaan is nog onduidelijk, daarom is voor nu halte Padualaan aangehouden.

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.

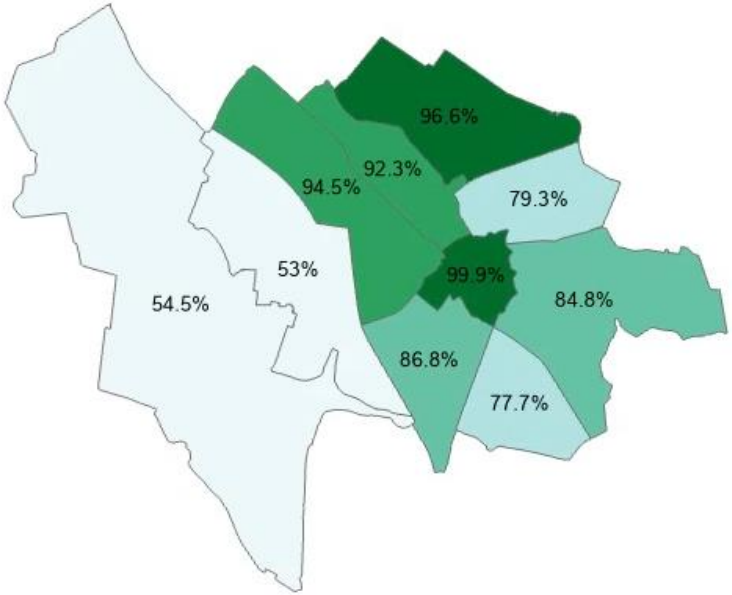
Hieronder is in blauw het gebied aangegeven waarin een supermarkt binnen 10 minuten fietsen bereikt kan worden, in groen is 10 minuten lopen weergegeven. 99,7% van de inwoners heeft een supermarkt binnen 10 minuten fietsen, dit is gelijk aan 2023 en 2024. Voor lopen geldt dit voor 79%, ongeveer een procent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



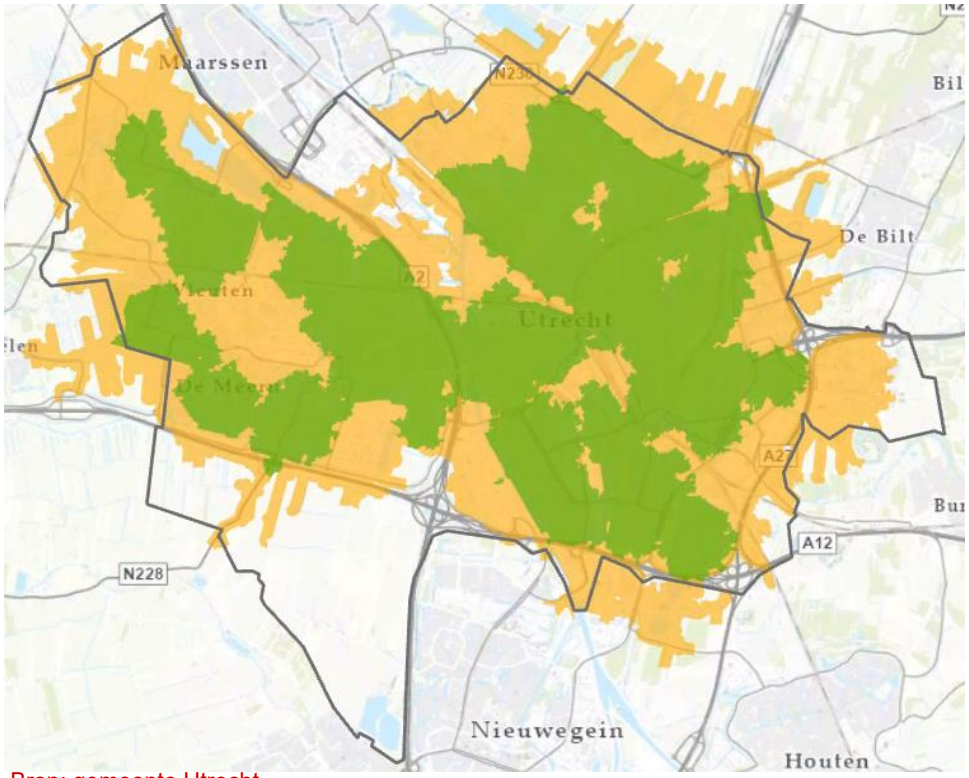
Bron: gemeente Utrecht

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.

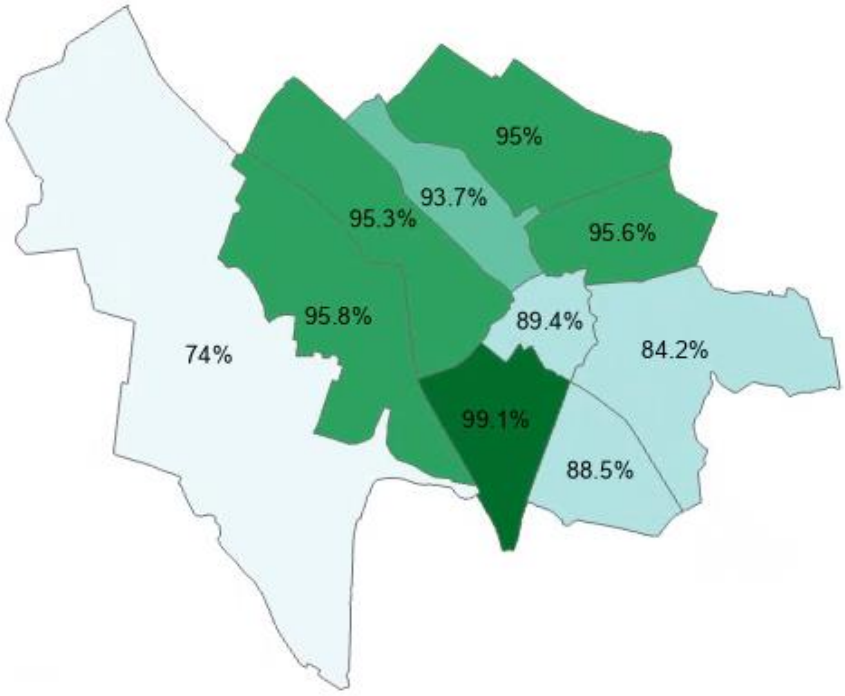
Hieronder is in geel het gebied aangegeven waarin een primaire onderwijs locatie binnen 10 minuten fietsen bereikt kan worden, in groen is 10 minuten lopen weergegeven.
99,9% van de inwoners kan een basisschool binnen 10 minuten fietsen bereiken. Dit is gelijk aan 2023 en 2024. Binnen 10 minuten lopen 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.

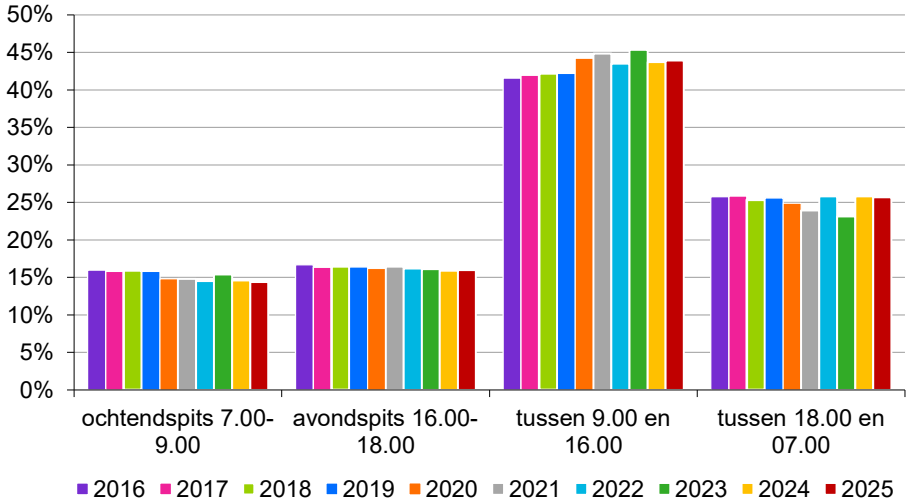
Dit hoofdstuk gaat in op de verdeling van het verkeer over de dag, het aanbod en gebruik van deelvervoer, het bezit en gebruik van elektrische motorvoertuigen en het aantal elektrische laadpunten in de stad. Deze indicatoren geven een beeld van in hoeverre er meer gebruik gemaakt wordt van duurzame vervoersmiddelen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

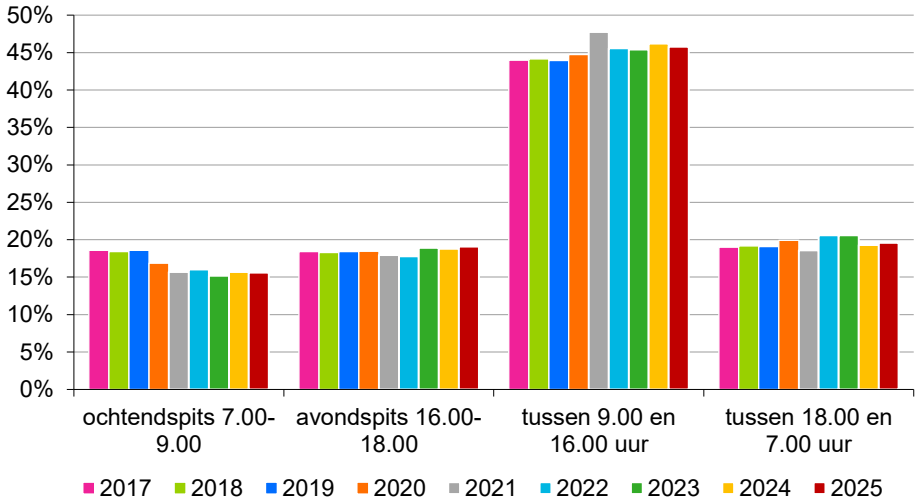
verdeling gemotoriseerd verkeer van en naar Utrecht over de dagdelen



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



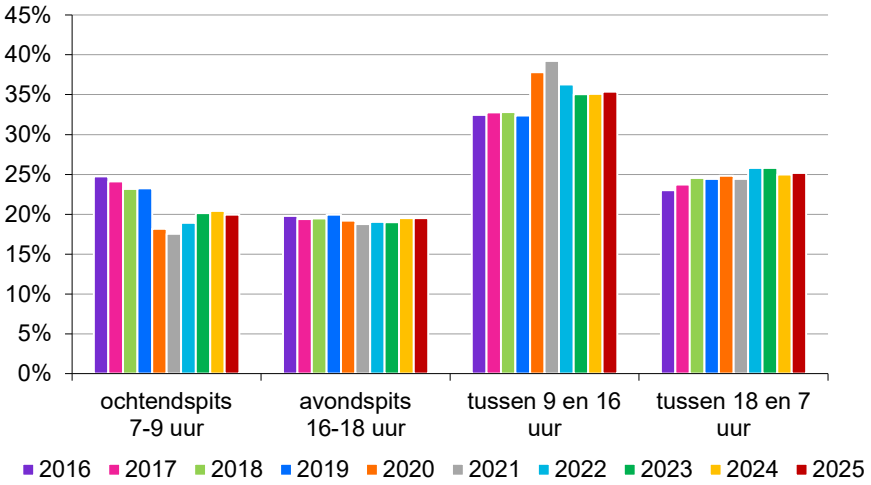
Bron: Provincie Utrecht / Qbuzz.

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



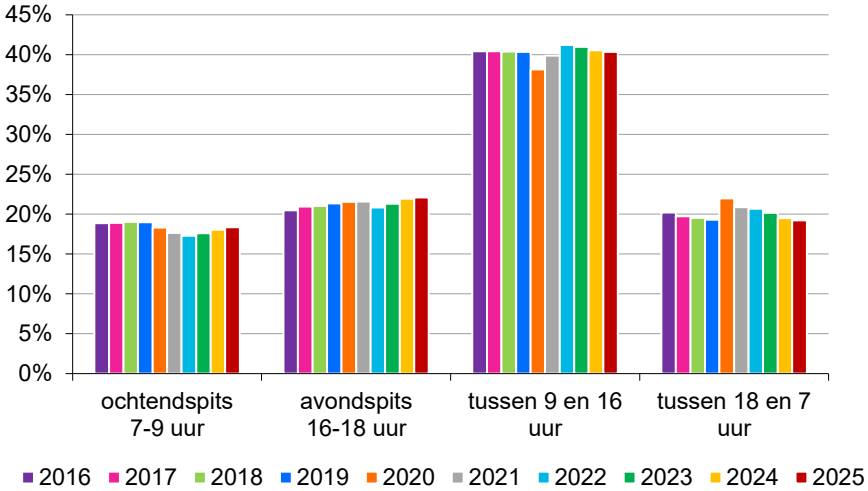
Bron: Permanente fietstelpunten gemeente Utrecht. Betreft de Hogeweidebrug, De Meernbrug en Dafne Schippersbrug. Werkdagen, excl. feest- en vakantiedagen.

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.

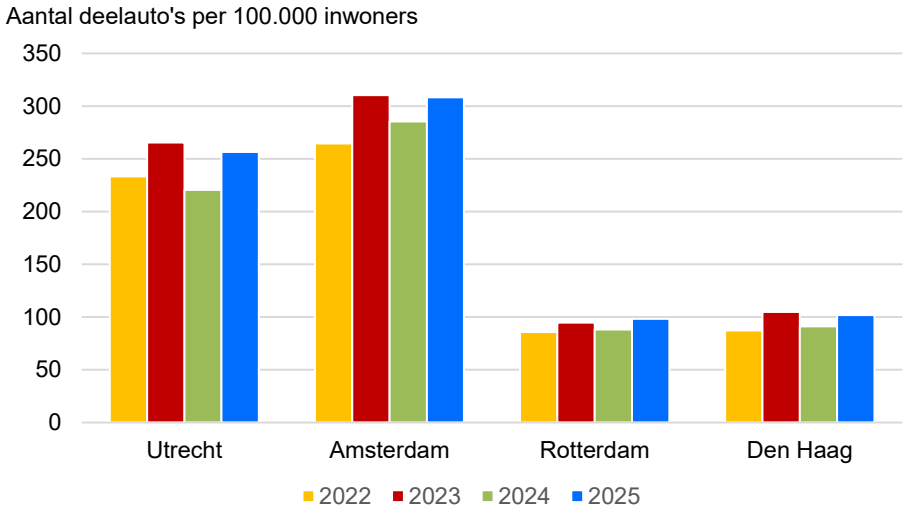
In de coronajaren nam het aandeel fietsers in de ochtendspits af, maar minder sterk als bij de relatie Utrecht-Leidsche Rijn. Het aandeel dat in de ochtendspits rijdt is nu iets kleiner (afgerond één procentpunt) dan in 2017-2019.

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

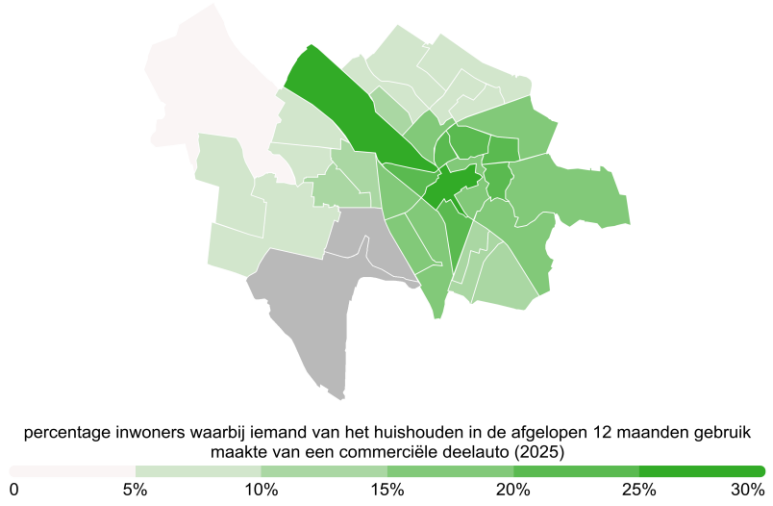
25. Aantal deelauto's en gebruik



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.

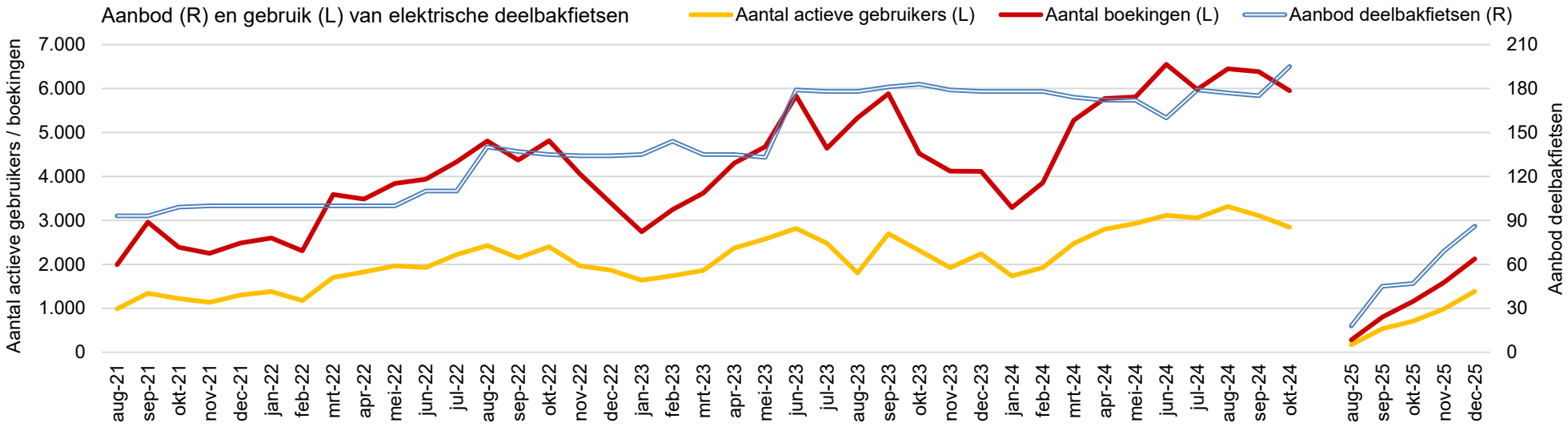
Dit gebeurde vooral (23%) informeel via familie of vrienden (21% in 2023). Bij 14% van de Utrechters gebruikte iemand uit het huishouden een deelauto via een (commerciële) organisatie zoals Greenwheels (13% in 2023), en bij 5% via een website met bewonersaanbod, zoals Snappcar (gelijk aan 2023).
Er is 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

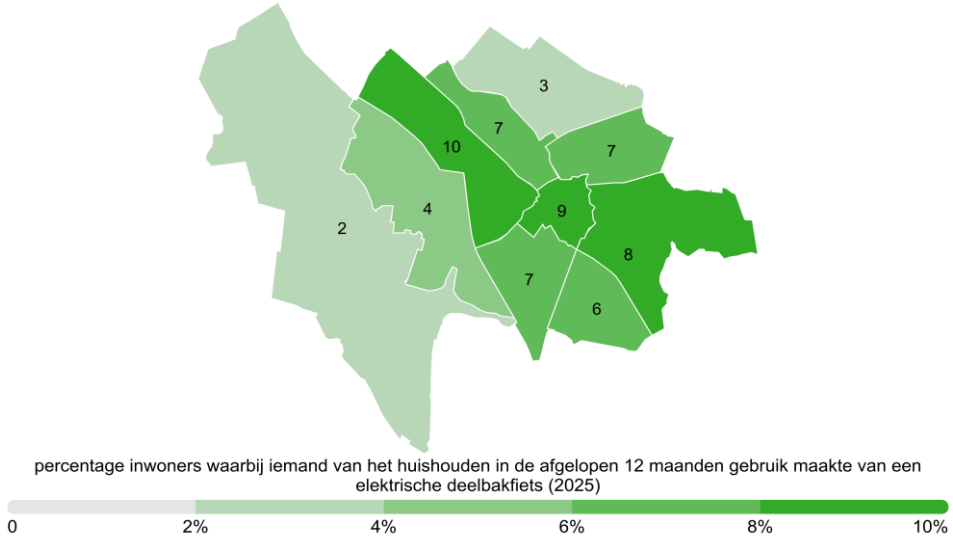


Bron: Cargoroo. Een actieve gebruiker is een gebruiker die in een maand minimaal één rit met een elektrische deelbakfiets heeft gemaakt.

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.

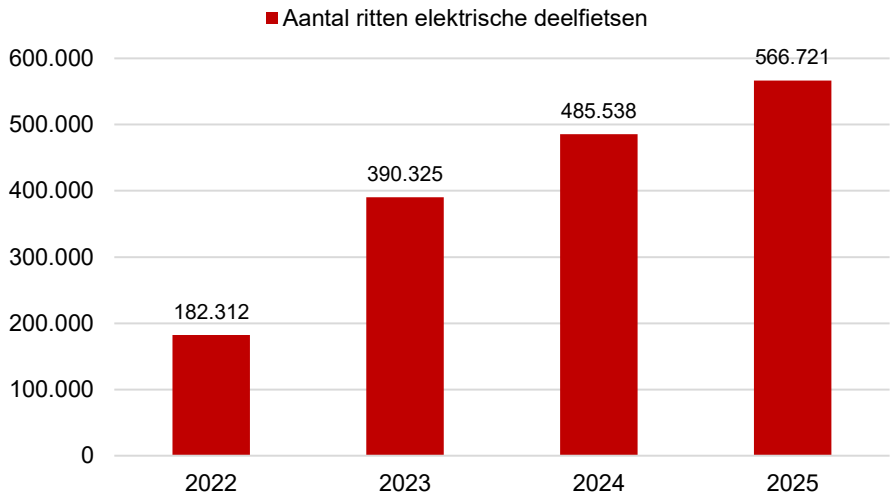
In 2025 maakte bij 6% van de Utrechters iemand van het huishouden gebruik van een elektrische deelbakfiets. Gedurende 2025 is er tijdelijk geen aanbod geweest van deelbakfietsen. Mogelijk dat dat de lichte afname verklaart van het deelbakfietsgebruik (7% in 2023). Inwoners van Vleuten-De Meern gebruiken 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

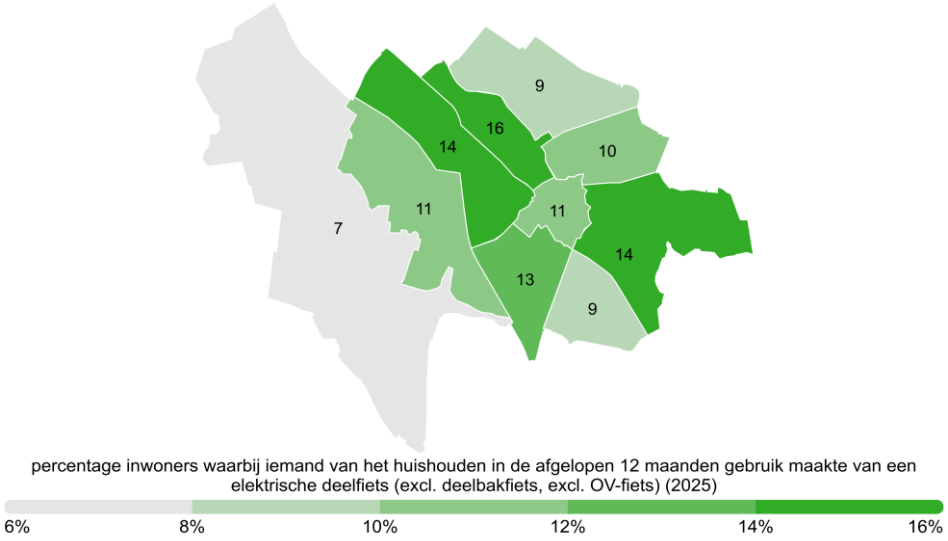
Aantal deelfietsen en gebruik | elektrische deelfiets



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).

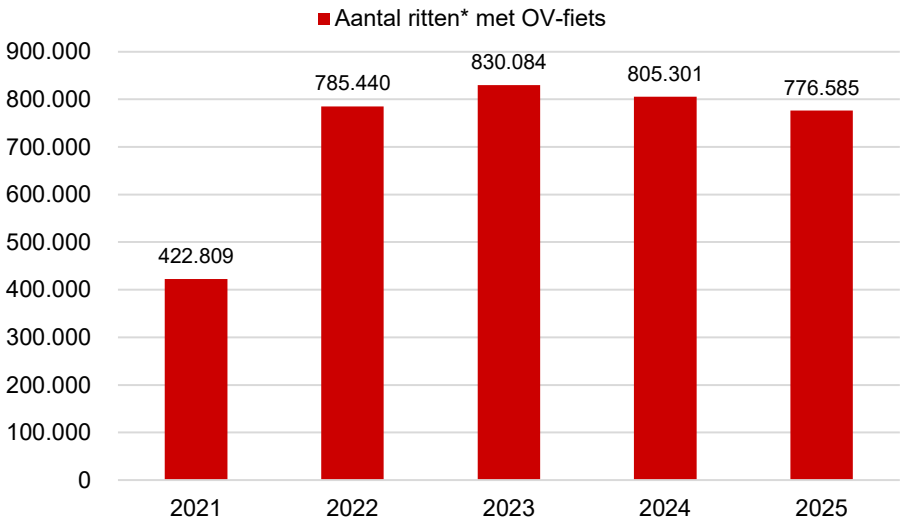
Inwoners van Vleuten-De Meern (7%), Overvecht en Zuid (beide 9%) maken minder gebruik van de elektrische deelfietsen.

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

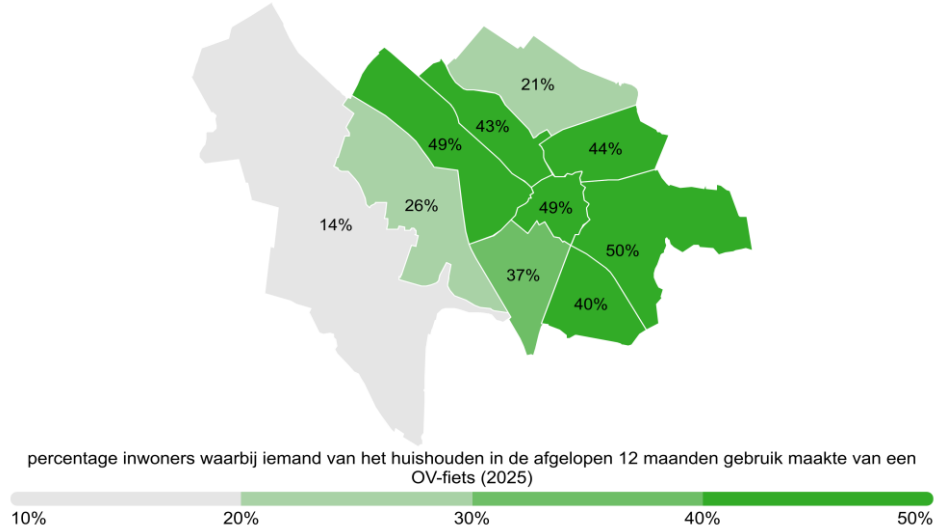
Aantal deelfietsen en gebruik | OV-fiets



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.

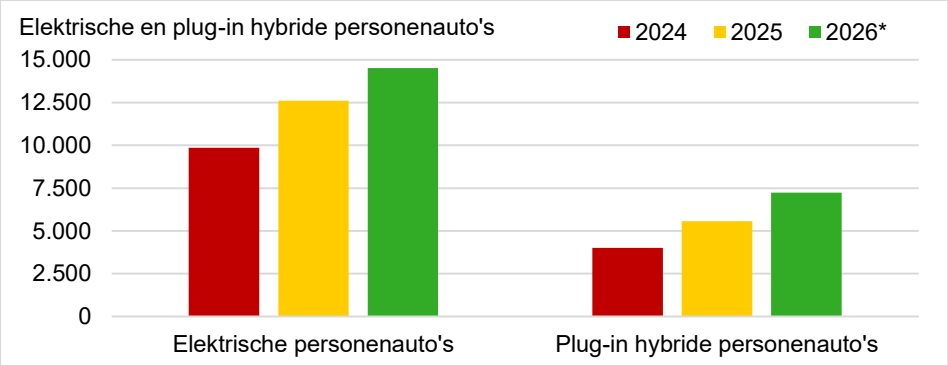
De OV-fiets is de meest gebruikte deelfietsvorm onder bewoners van Utrecht. Net als in 2023 maakte in 2025 bij 36% van de Utrechters iemand van het huishouden gebruik van een OV-fiets.

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%).

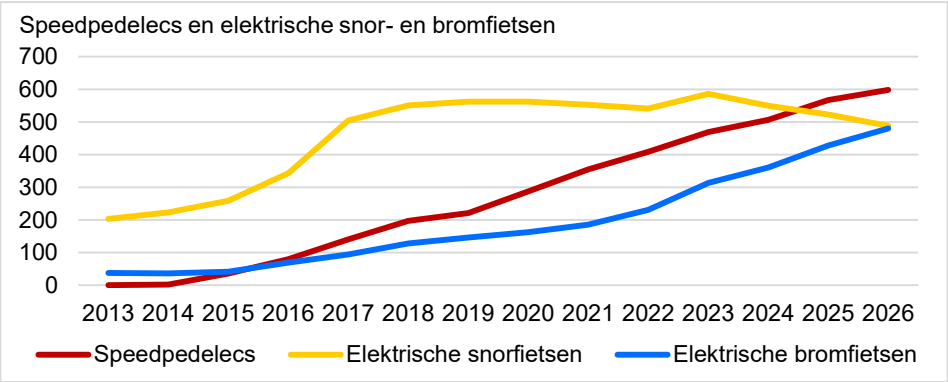
Aanbod en gebruik elektrische en gedeelde vervoerwijzen

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.

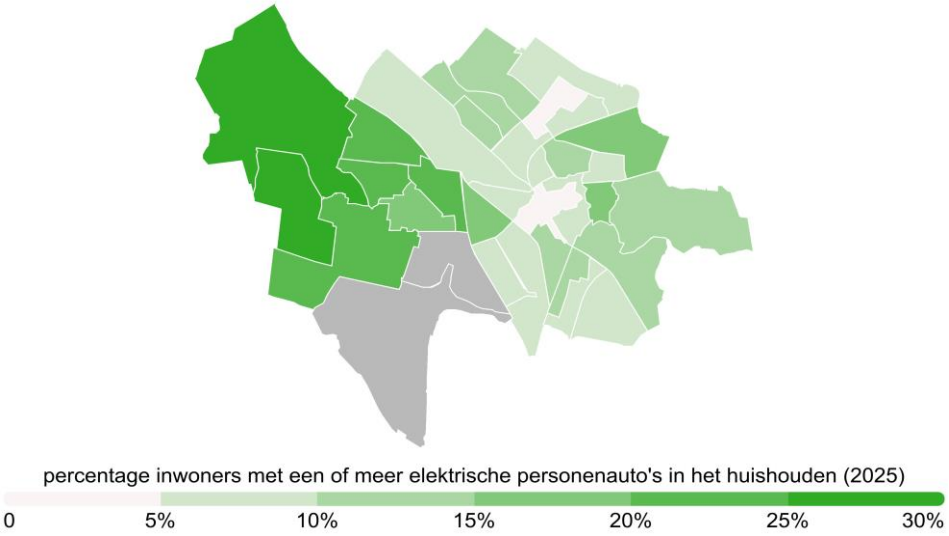


Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.
*Inclusief leaseauto of auto van de zaak waar iemand privé gebruik van maakt. Sinds 2019 houden we deze enquête elke twee jaar. Cijfers van 2023 zijn niet vergelijkbaar met 2021, door afwijkende vraagstelling in 2021.

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

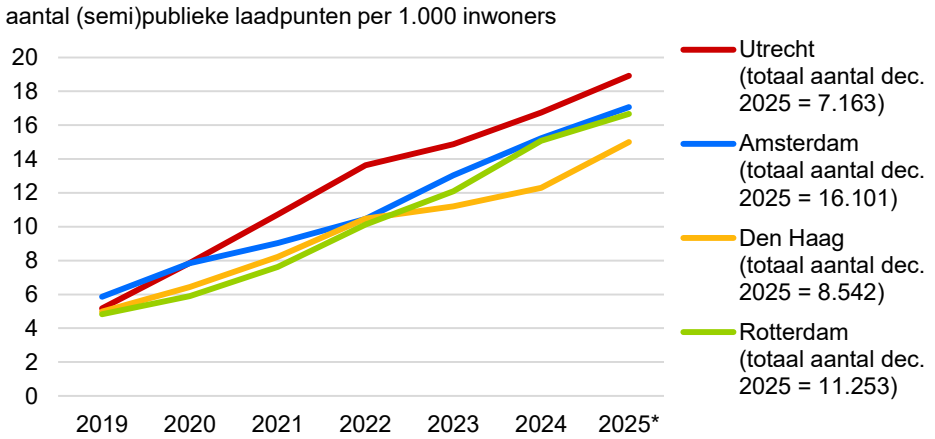


Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.
*Inclusief leaseauto of auto van de zaak waar iemand privé gebruik van maakt. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

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

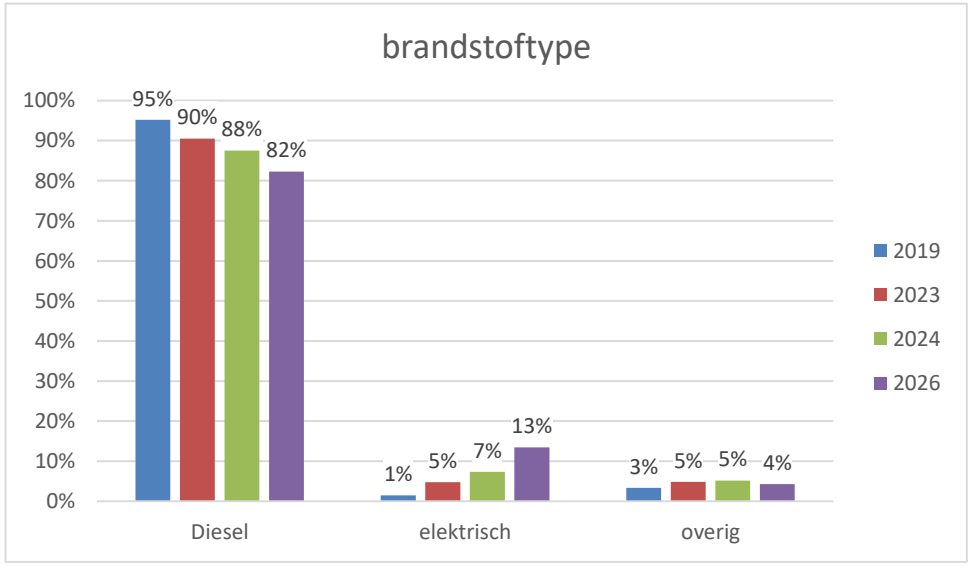
29. Aandeel/aantal schoon vervoer

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.

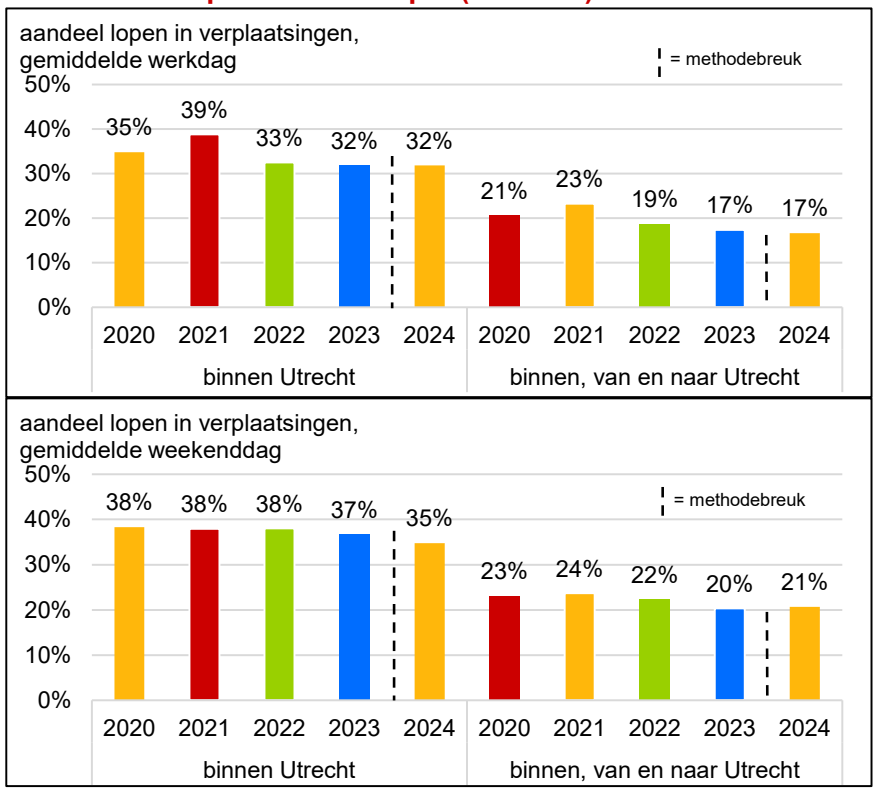
We zorgen voor een goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer door de hoeveelheid autoverkeer niet te laten groeien en overbelasting van wegen te voorkomen. Dit hoofdstuk bevat een indicator die inzicht geeft in de herkomst van gemotoriseerd verkeer dat naar Utrecht rijdt en intern autoverkeer. 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

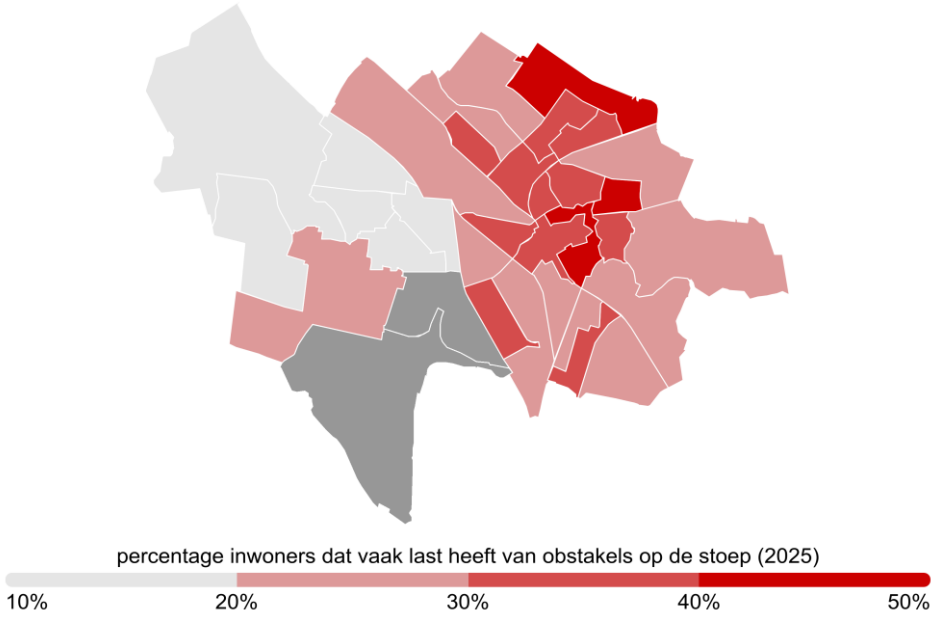
30. Aandeel lopen in modal split (t/m 2024)



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.

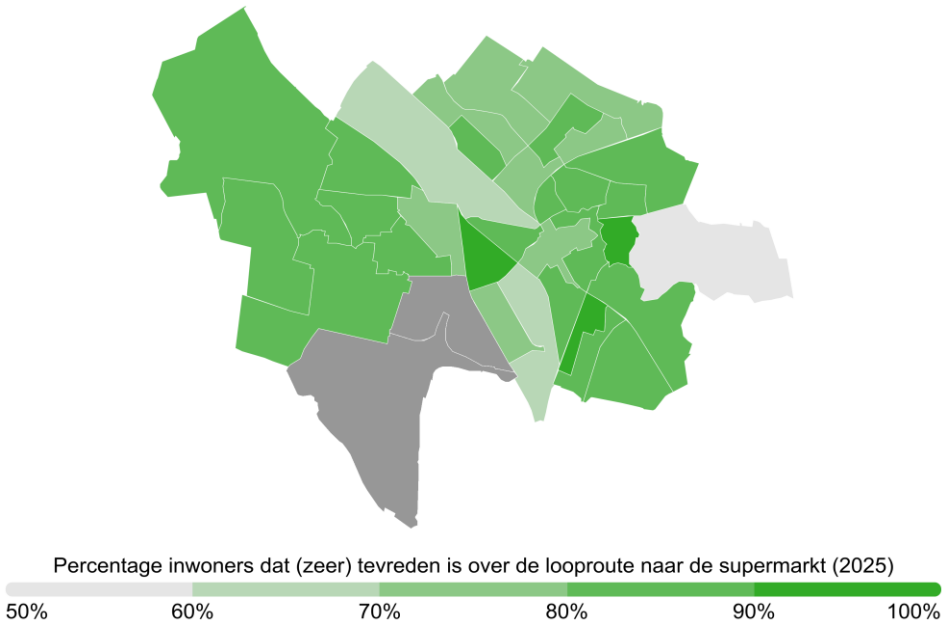
Een kwart van de Utrechters (27%) heeft in hun eigen buurt vaak last van obstakels op de stoep. Dit is gelijk aan 2023.

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.

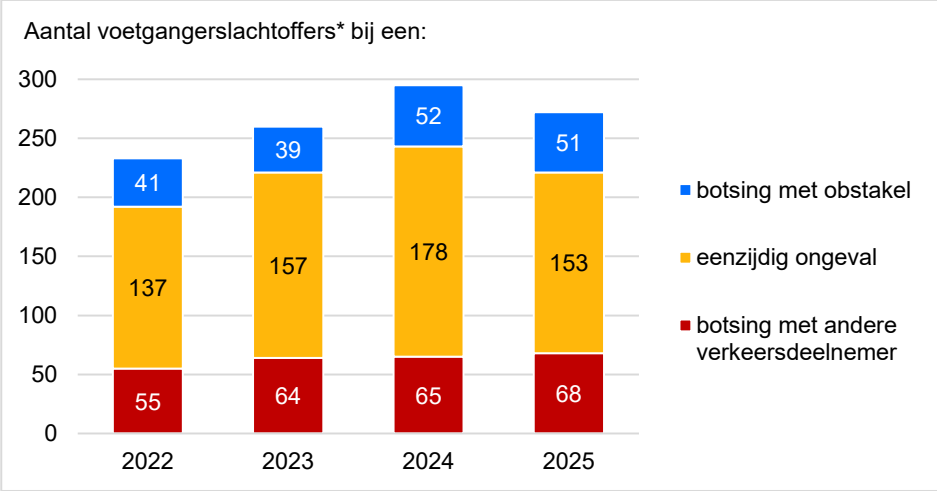
Inwoners van 65 jaar en ouder zijn vergelijkbaar met de stad tevreden over de loopbereikbaarheid van de supermarkt. Bij mensen met een lichamelijke of psychische beperking ligt de tevredenheid wat lager dan stadsbreed (76% is tevreden).



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.

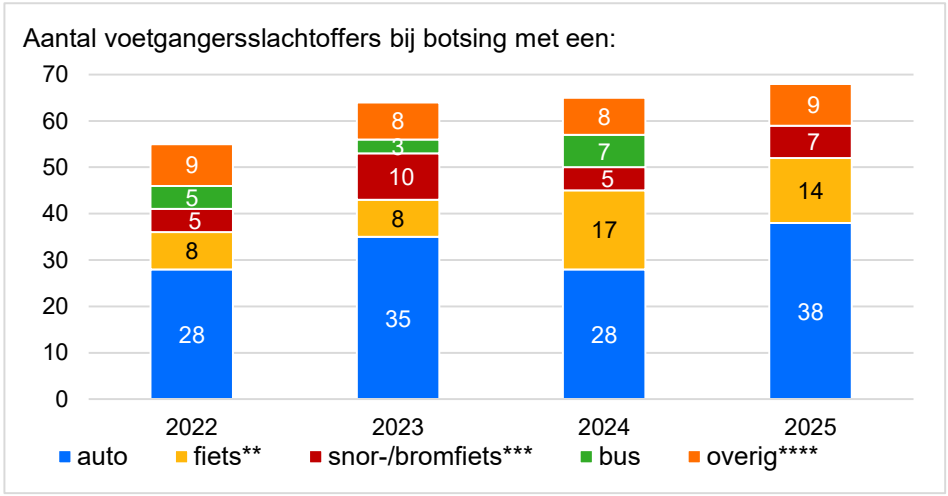
Via VeiligheidNL hebben we inzicht in het aantal verkeersslachtoffers dat zorg krijgt van ambulancepersoneel. De cijfers zijn beschikbaar vanaf 2022.

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.



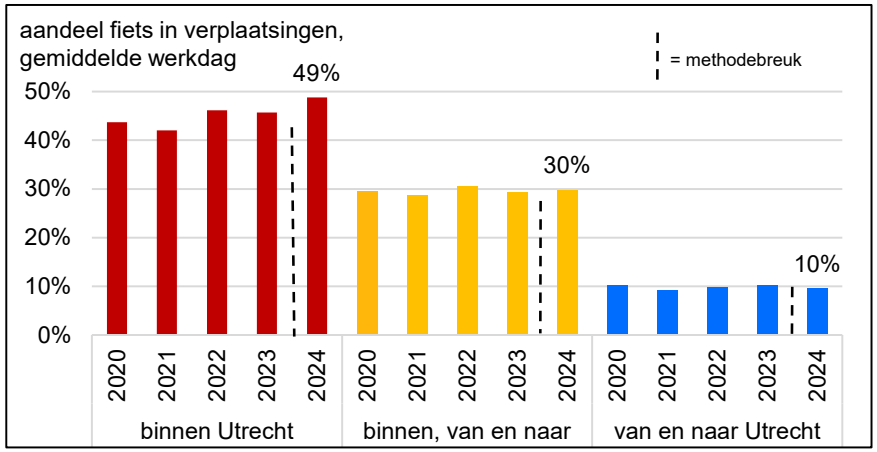
Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van gemeente Utrecht.
** incl. elektrische fiets/fatbike. *** incl. speedpedelec. **** motor, scootmobiel, tram, trein, dier, onbekend.

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



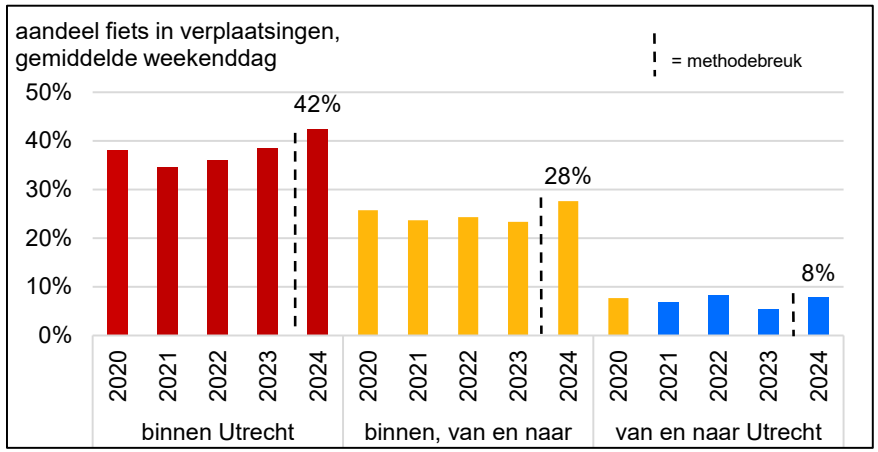
Bron: CBS ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

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.

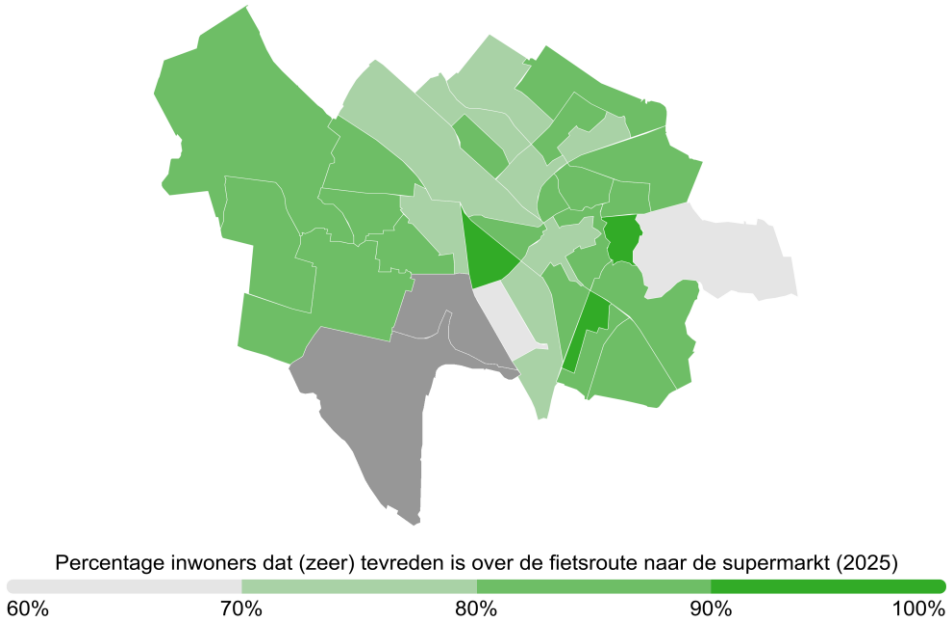
Voor 8% van de verplaatsingen van en naar Utrecht wordt de fiets gebruikt. Net als op werkdagen kiezen verkeersdeelnemers voor deze langere verplaatsingen meestal de auto (62%) of het openbaar vervoer (26%).

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).

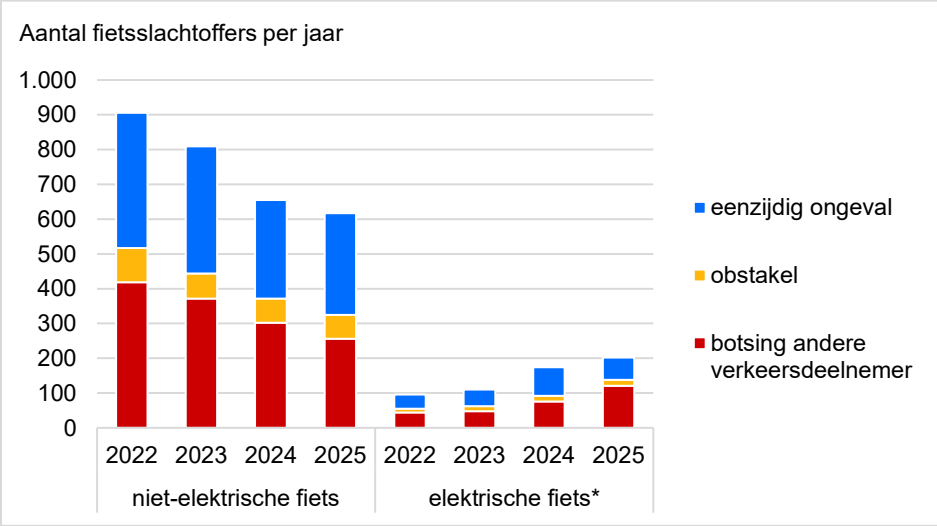
In Zuid (87%) en Noordoost (86%) zijn inwoners het meest tevreden over de fietsroute en Zuidwest (75%) het minst. In Oost verschilt de tevredenheid sterk per subwijk: bewoners van Oudwijk, Buiten Wittevrouwen zijn het meest tevreden van de hele gemeente (95%), terwijl bewoners van Wilhelminapark, Rijnsweerd (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



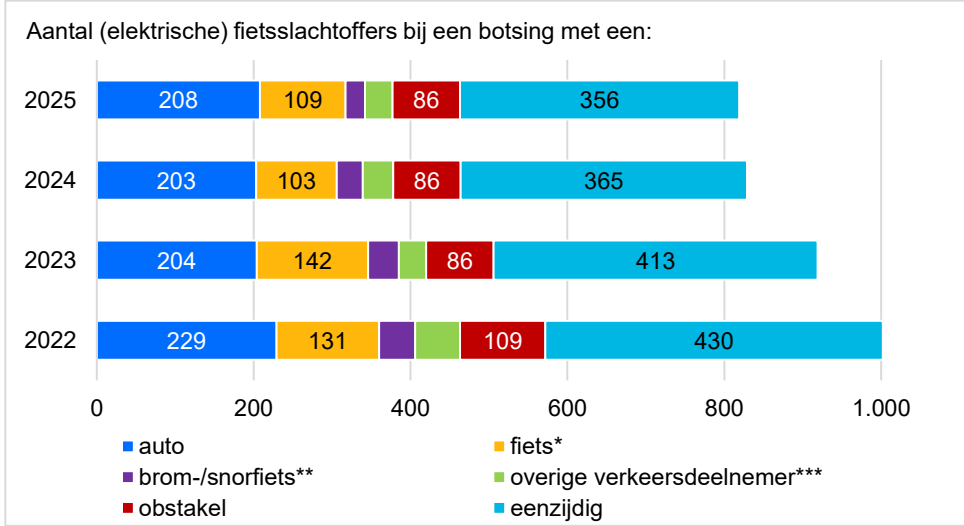
Bron: MOVE, VeiligheidNL, betreft verkeersslachtoffers gezien door medisch personeel van de ambulance, op wegen in beheer van gemeente Utrecht.

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

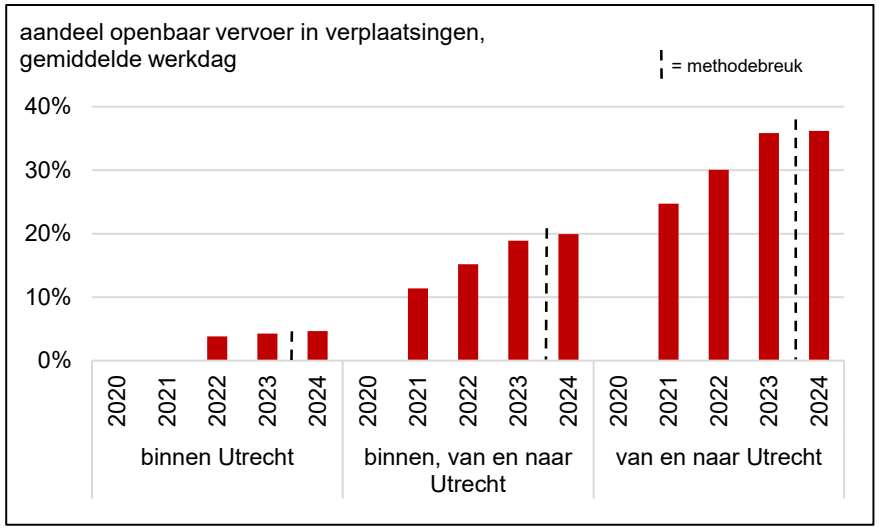
In 2025 kregen 377 (elektrische) fietsers zorg van ambulancepersoneel na een botsing met een andere verkeersdeelnemer. Dit is 46% van de fietsslachtoffers. Daarbij was de tegenpartij vooral een auto of een andere (elektrische) fietser. In 2024 raakten ongeveer evenveel fietsers gewond bij een botsing 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



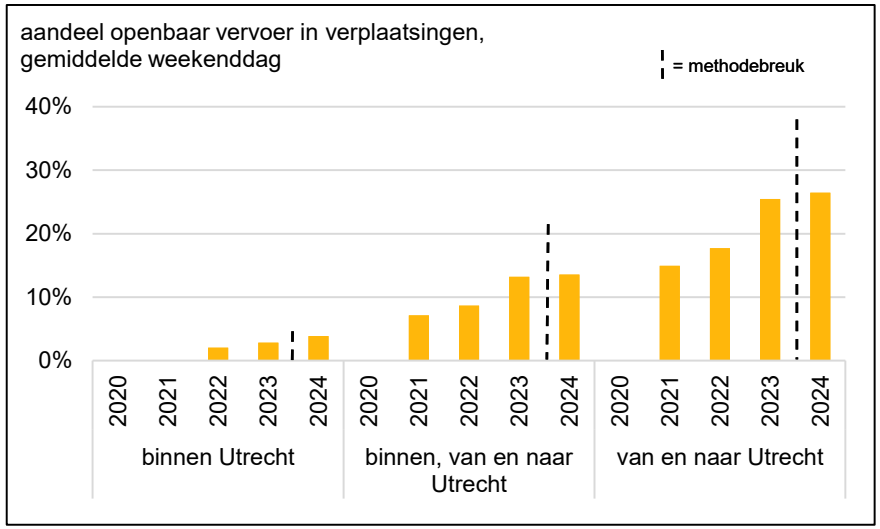
Bron: CBS ODiN. Op basis van de hoofdvervoerwijze, dit is de vervoerwijze waarmee binnen een verplaatsing de langste afstand is afgelegd. Het aandeel ov bij verplaatsingen binnen Utrecht in 2020 en 2021 is niet betrouwbaar vanwege te weinig waarnemingen. Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege 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%.

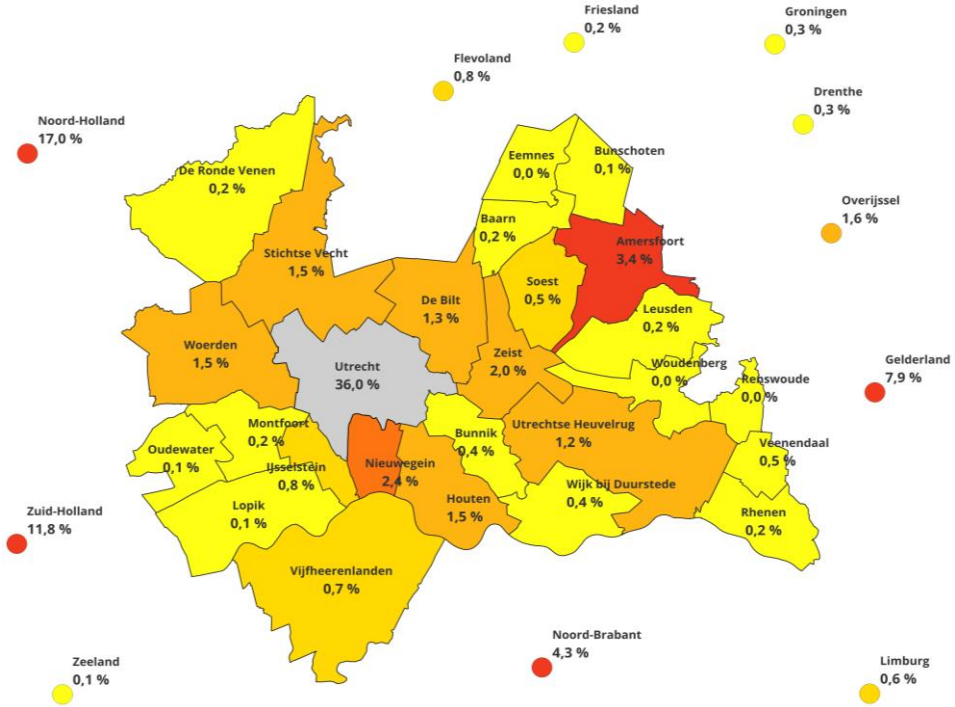
Omdat de cijfers van 2024 gecorrigeerd zijn vanwege een methodebreuk in het onderzoek kunnen deze niet één op één vergeleken worden met de jaren ervoor.

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.

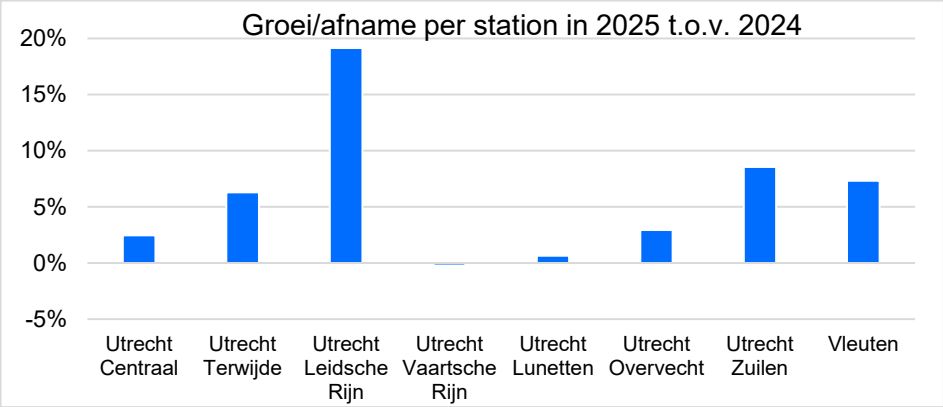
Openbaar Vervoer

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.

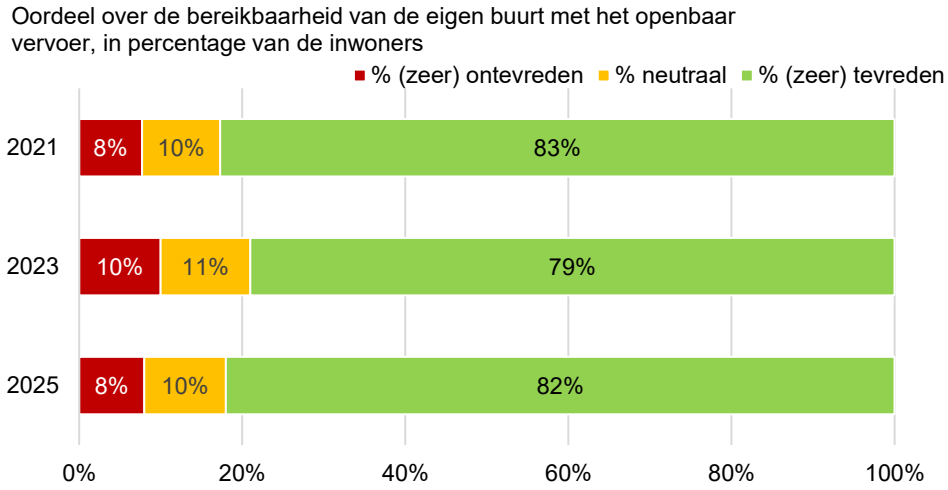
We zien dat na Utrecht Centraal station Vaartsche Rijn en station Overvecht het meest gebruikt worden. Het hardst gegroeid afgelopen jaar is Leidsche Rijn, met 19% en daarmee het afgelopen jaar het station met de grootste stijging van Nederland. Dit komt door ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving en 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

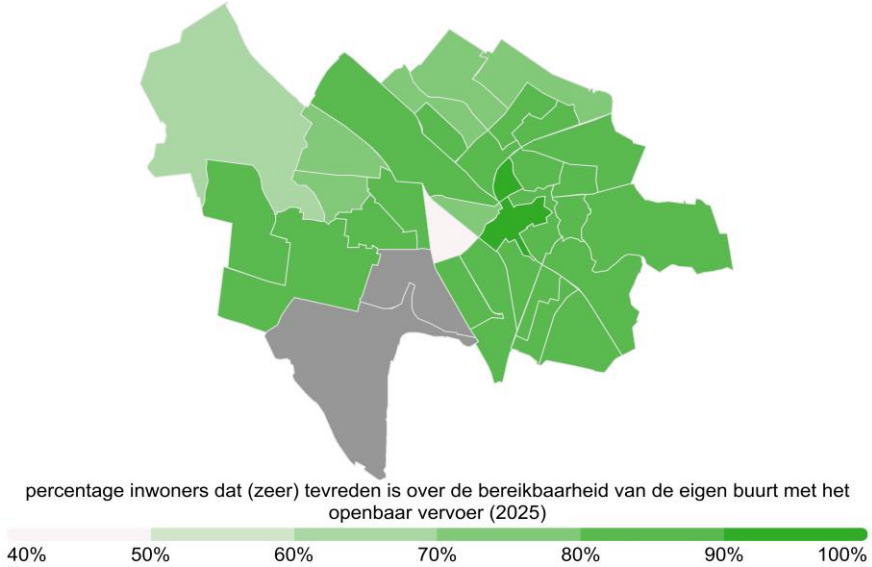


Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.

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.

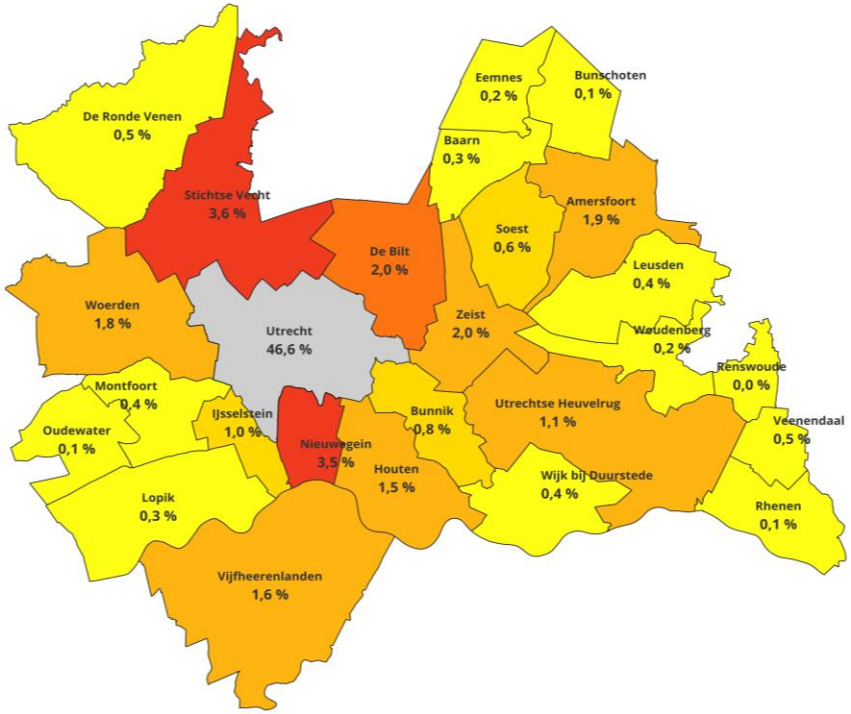


Foto: Tom Janssen

Motorvoertuigen

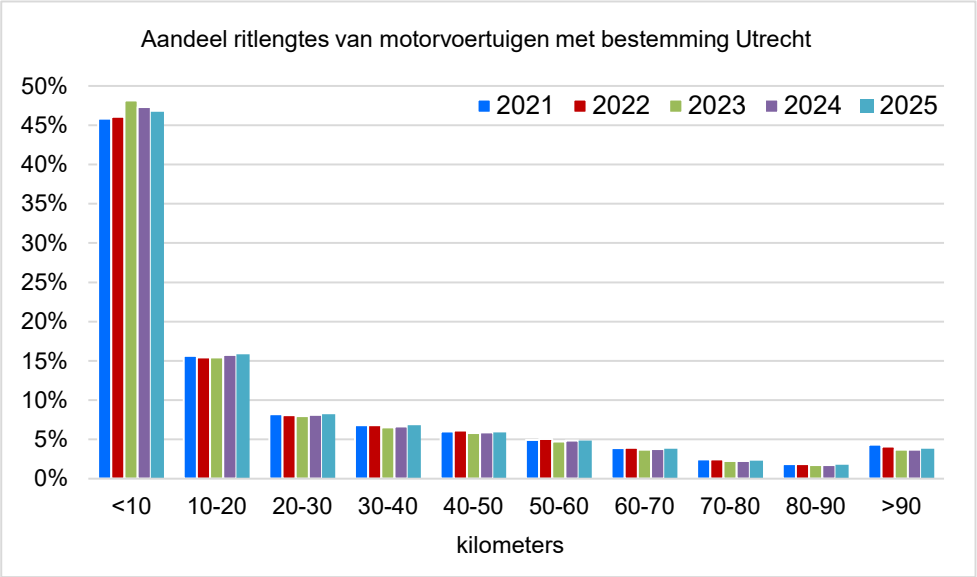
41. Herkomst motorvoertuigen en ritlengtes

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

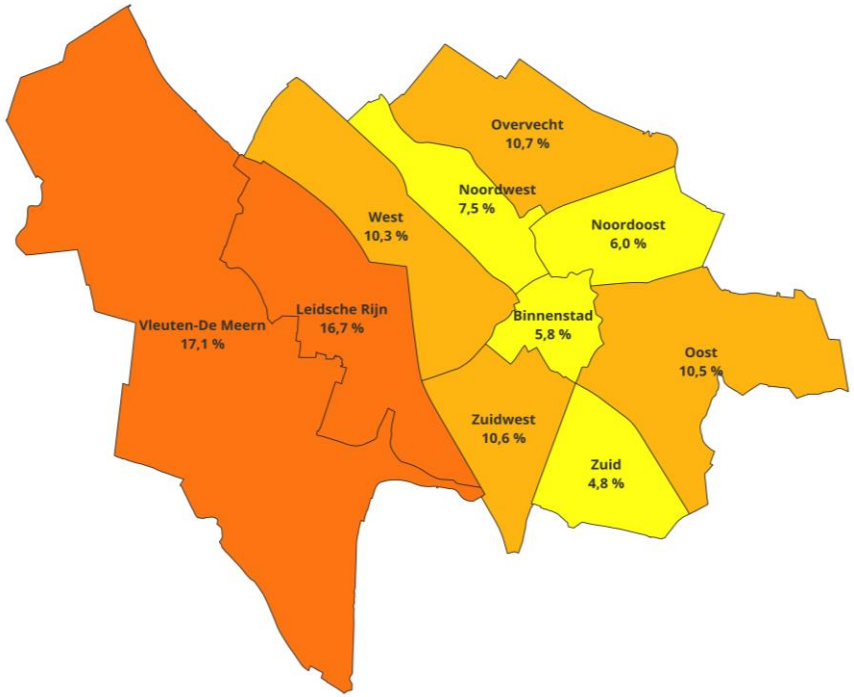
Motorvoertuigen

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.

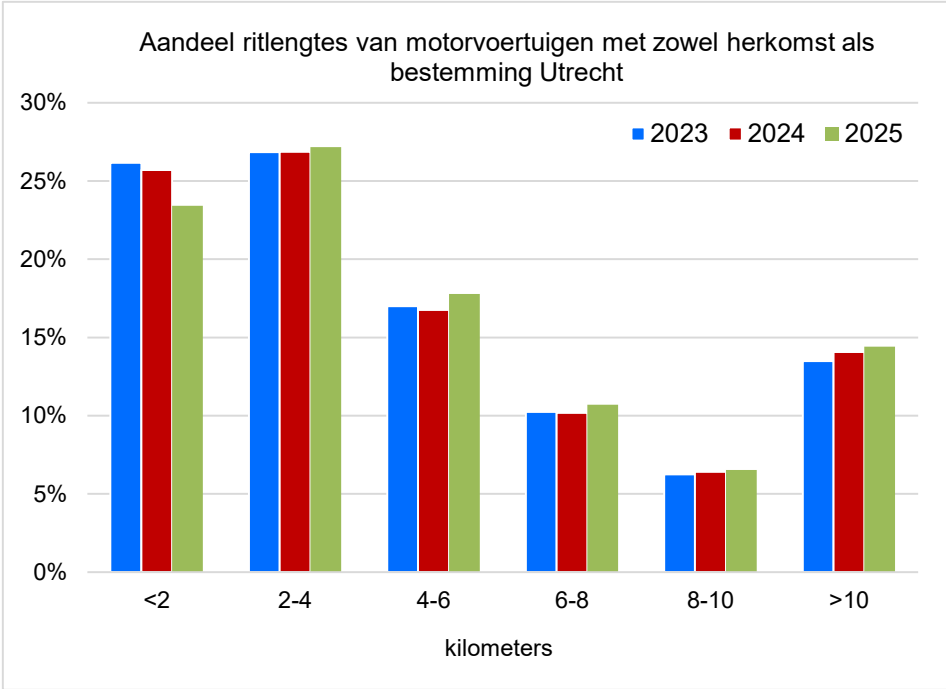
De afbeelding laat zien welk deel van dit interne verkeer uit de verschillende wijken afkomstig is. Dat gaat niet alleen over de inwoners van die wijk, want ook bezoekers van een wijk die een interne rit maken, kunnen in die bezochte wijk een interne rit starten, bv. naar huis. De wijken Zuid, Binnenstad, 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.

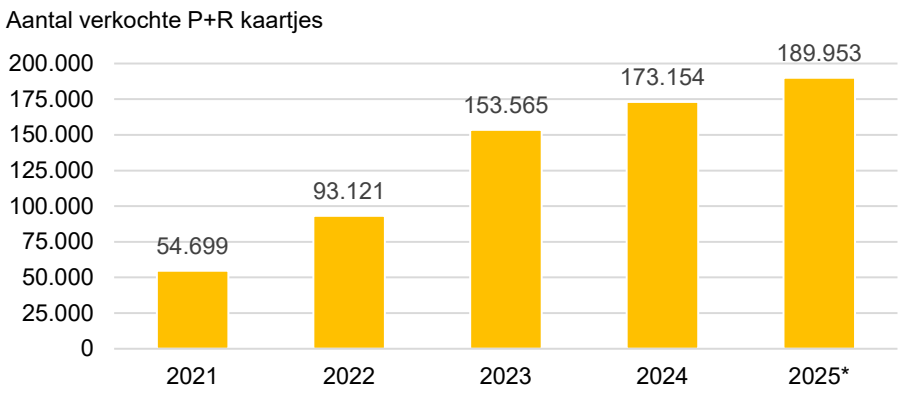
De data laat zien dat er veel korte interne ritten worden gemaakt. Het reismotief van deze ritten is niet bekend, zo kan een deel van de ritten een onderdeel zijn van een langere verplaatsing, waarbij een tussenstop tot een opsplitsing in kortere ritten heeft geleid. Desondanks laten deze cijfers zien 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.

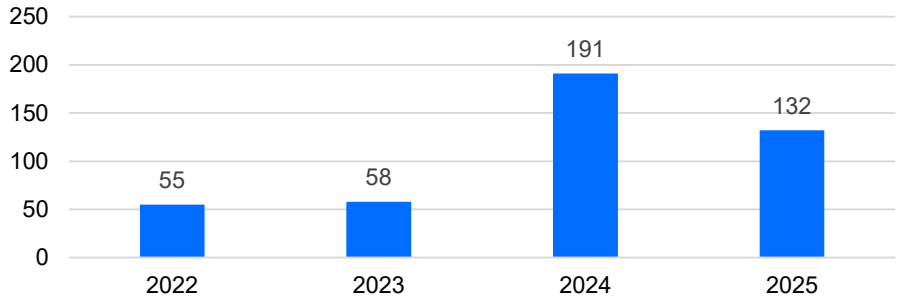
Het weghalen van parkeerplaatsen en het toevoegen van mogelijkheden om fietsen te stallen helpen het aantal auto’s in de stad te beperken en stimuleren het gebruik van de fiets. In grote delen van de stad is behoefte aan meer fietsparkeerruimte.
Invoering betaald parkeren helpt bovendien om parkeeroverlast 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

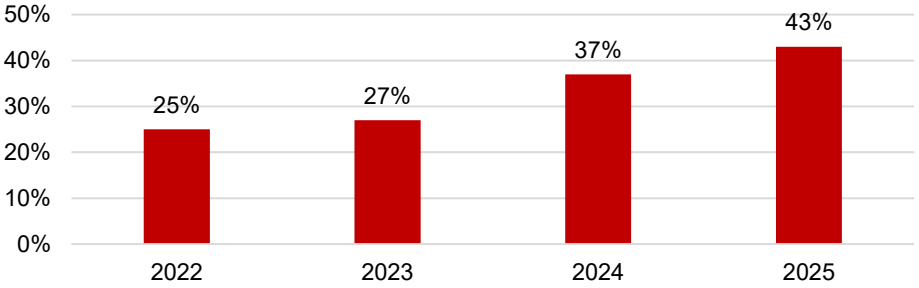
Aantal opgeheven parkeerplaatsen



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

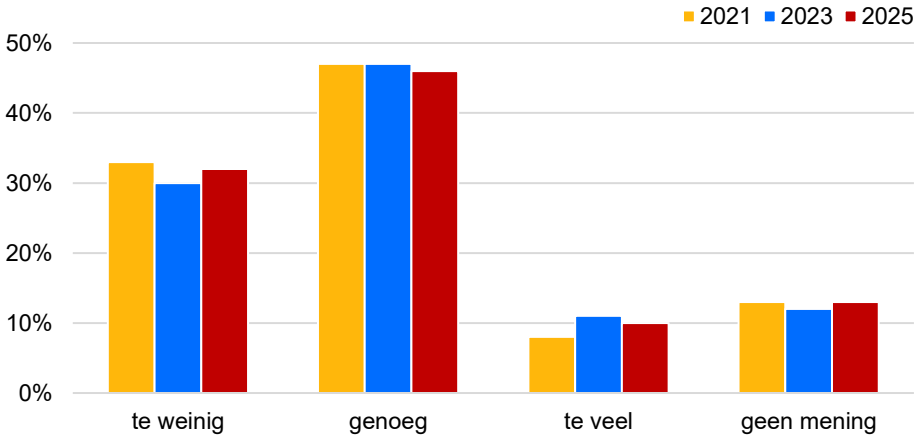


Bron: Gemeente Utrecht.

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%).

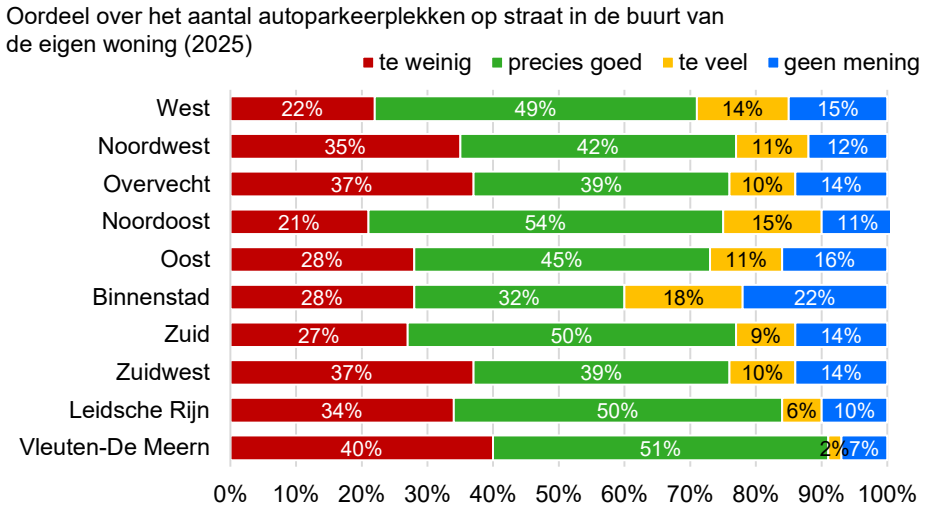
10% van de Utrechters vindt dat er te veel autoparkeerplekken zijn en 32% vindt het te weinig. 13% van de inwoners heeft hier geen mening over of weet het niet.

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



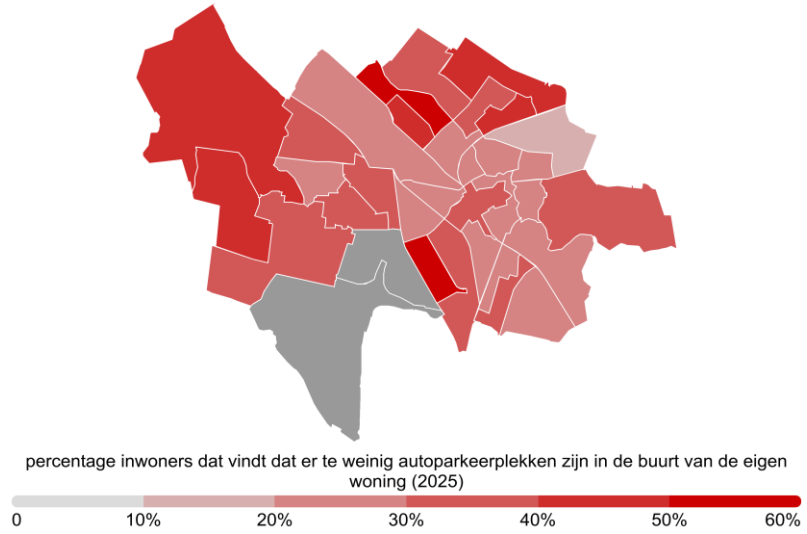
Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.

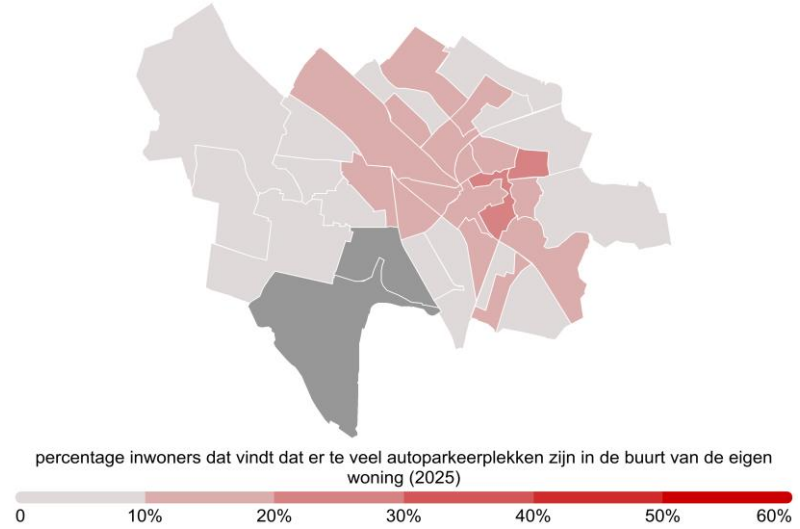
Het oordeel over het aantal autoparkeerplekken verschilt per wijk. In alle wijken is het aandeel inwoners dat het aantal parkeerplekken precies goed vindt het grootst, gevolgd door het aandeel dat vindt dat er te weinig plekken zijn.

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%).





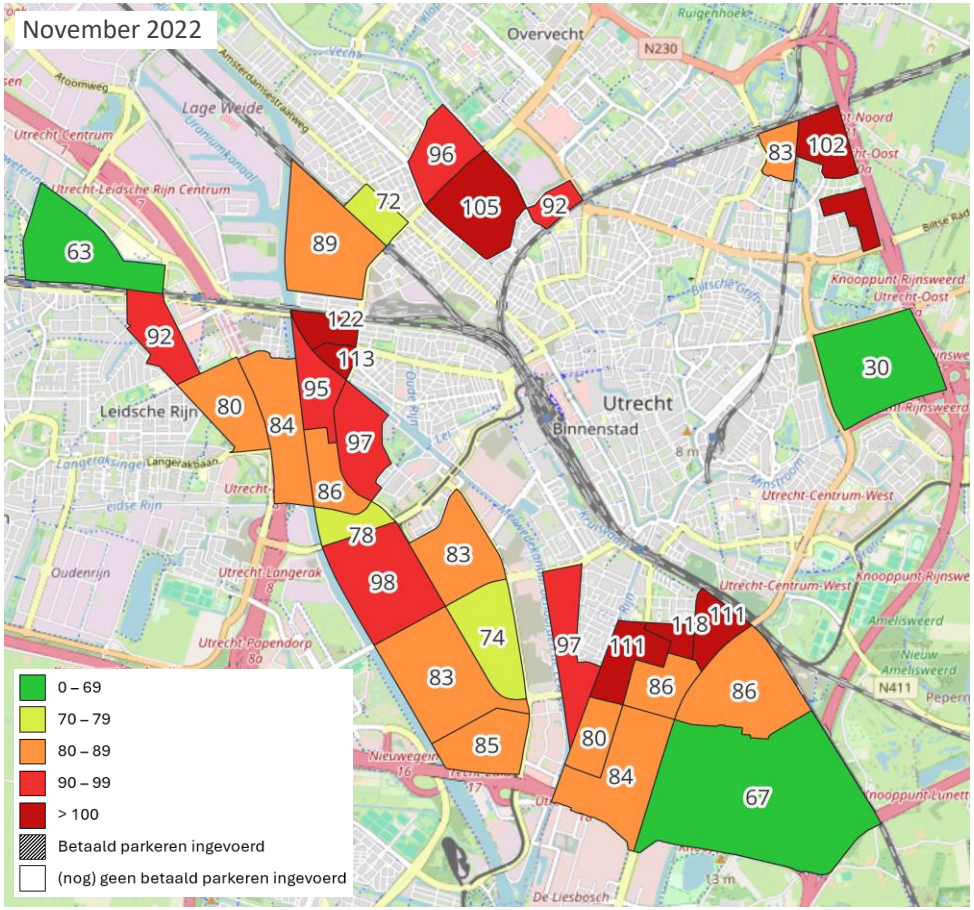
Bron: Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht, Inwonersenquête 2025. Rijnenburg en Leidsche Rijn zuid hebben geen waarde door beperkt aantal respondenten.

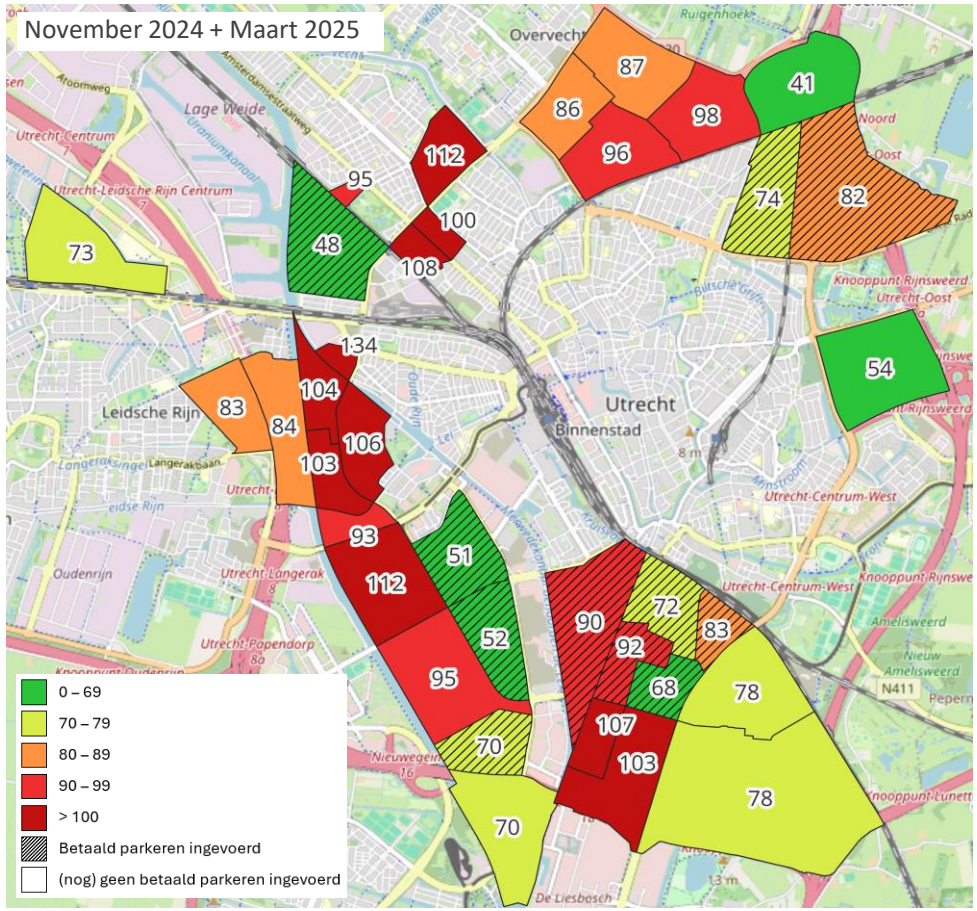
Autoparkeren

46. Autoparkeerdruk

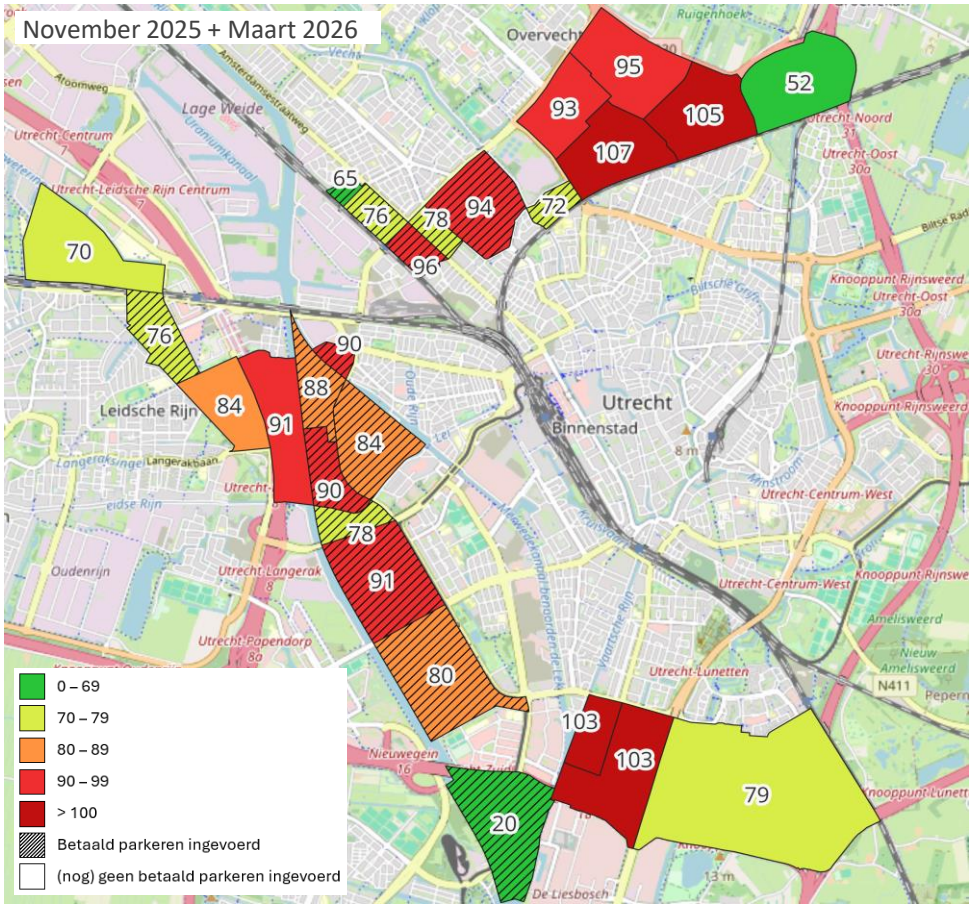
De openbare ruimte in Utrecht is schaars en geparkeerde auto's nemen veel ruimte in. Betaald parkeren vermindert parkeeroverlast en moedigt duurzame andere keuzes voor de auto aan. Als het aantal auto's op straat niet toeneemt, blijft er meer ruimte over. Bijvoorbeeld voor groen, ontspannen, spelen en 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

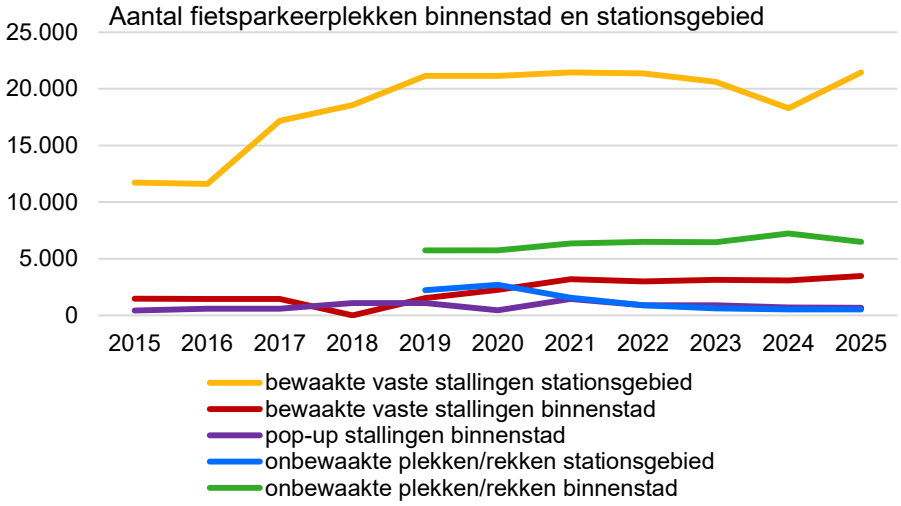


De drie voorgaande kaarten laten zien dat in alle gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, de gemeten parkeerdruk lager is dan in de laatste meting voor de invoering van betaald parkeren. In de subbuurt Schaepmanplein e.o. is vlak voor de invoering in mei 2025 geen meting gedaan, hier is de parkeerdruk 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

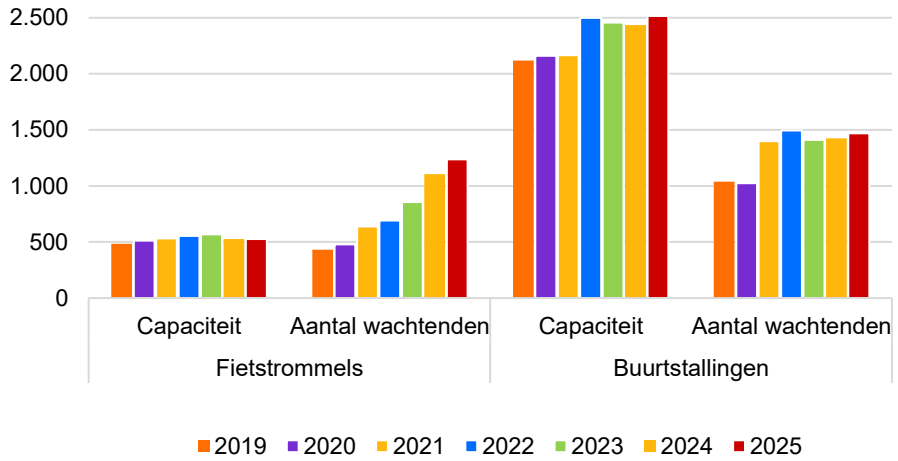


Bron: gemeente Utrecht. Als gevolg van een nieuwe meetmethode zijn er kleine afwijkingen in de aantallen ten opzichte van eerdere jaren.

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



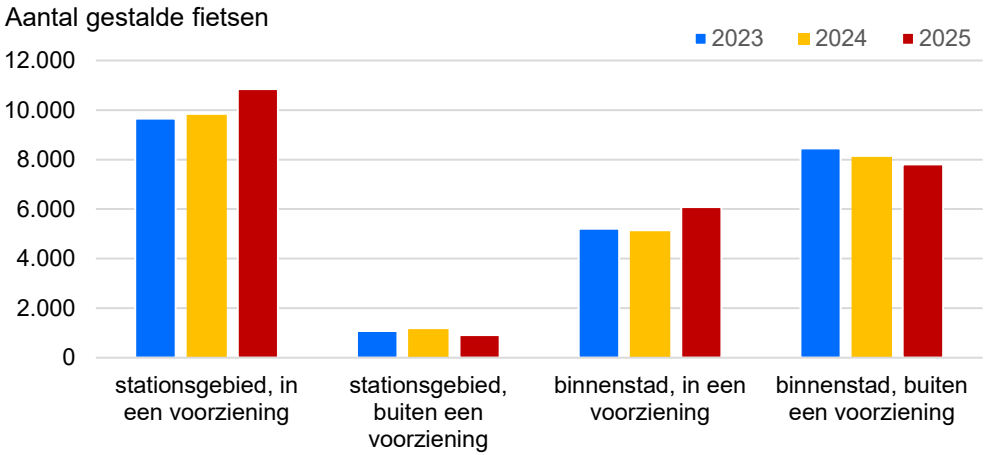
Bron: Veiligstallen.nl - CROW, betreft cijfers van december.

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.

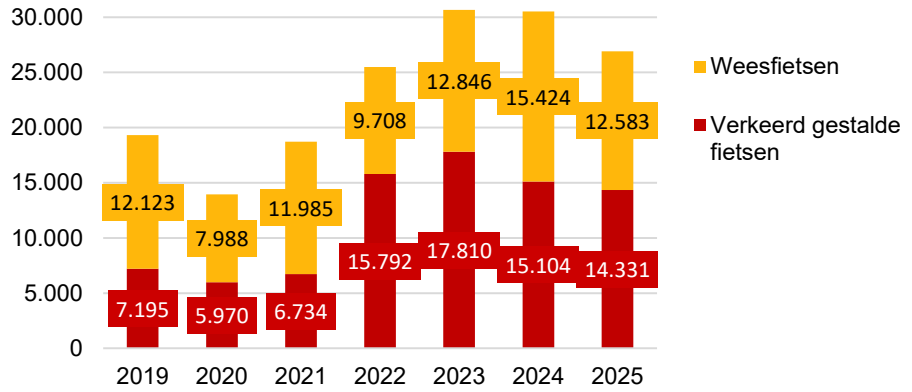
In het stationsgebied stonden op de meetmomenten in 2025 gemiddeld ruim 11.750 fietsen gestald. Dat zijn er bijna 800 meer dan in 2024 (+7%) en ruim 1.000 meer dan in 2023 (+9%). In het stationsgebied staan verreweg de meeste fietsen in een voorziening (92%). Net als in de binnenstad is het aantal fietsen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

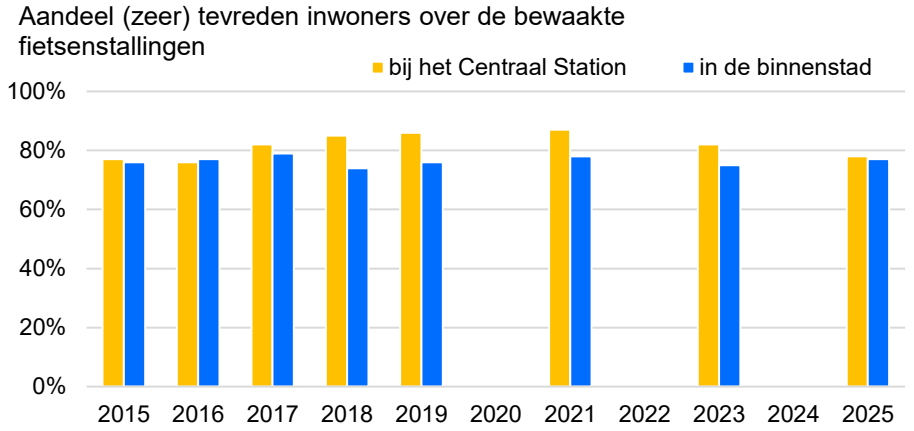
De regels die in de voorgaande jaren veranderd zijn (zoals fietsparkeerverbod rondom het Centraal Station in 2023 en uitbreiding van dit gebied met de Hollandse Toren en de Vlaamse Toren in 2024) lijken beter bekend te zijn bij fietsparkeerders. We hebben in 2025 in totaal 14.331 verkeerd gestalde fietsen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



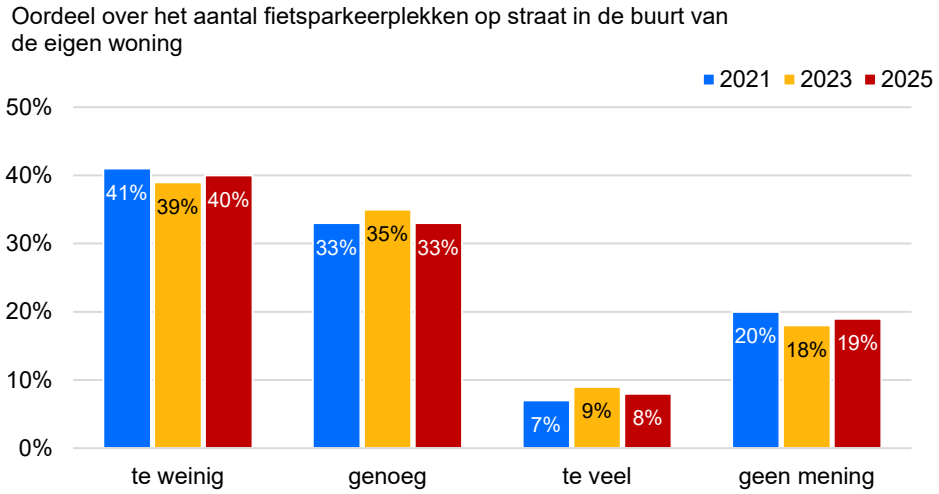
Bron: Inwonersenquête, Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht. Deze enquête houden we sinds 2019 elke twee jaar.

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

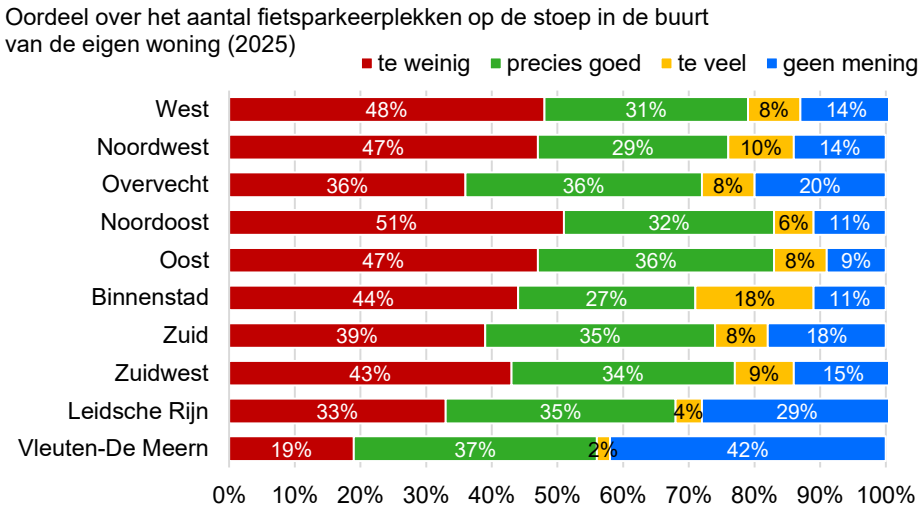
Tevredenheid fietsparkeren



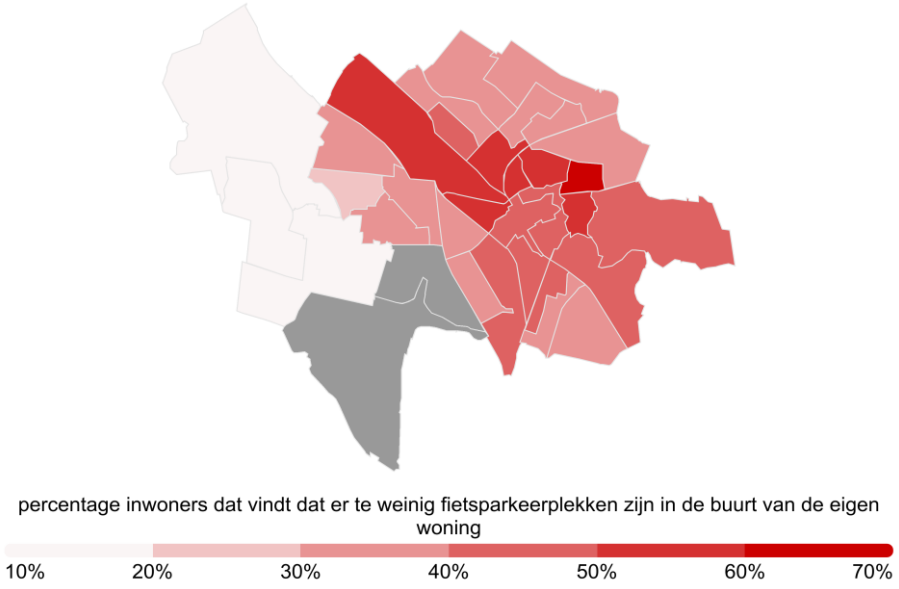
Bron: Inwonersenquête, Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht. Deze enquête houden we elke twee jaar.

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.



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).

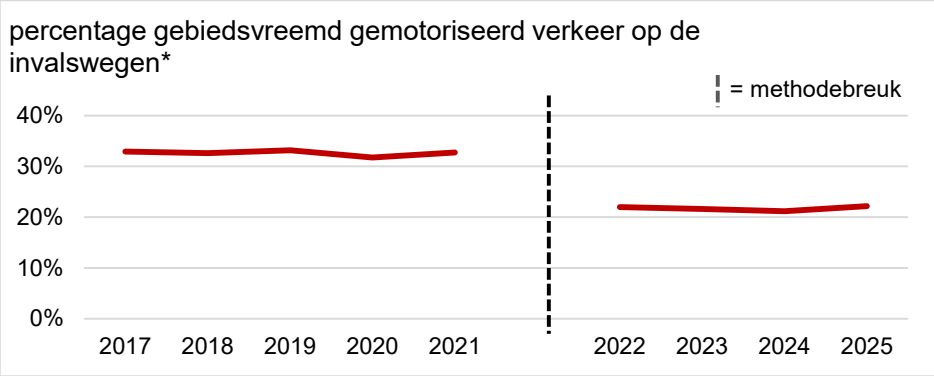
Stap 5. Slim sturen

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

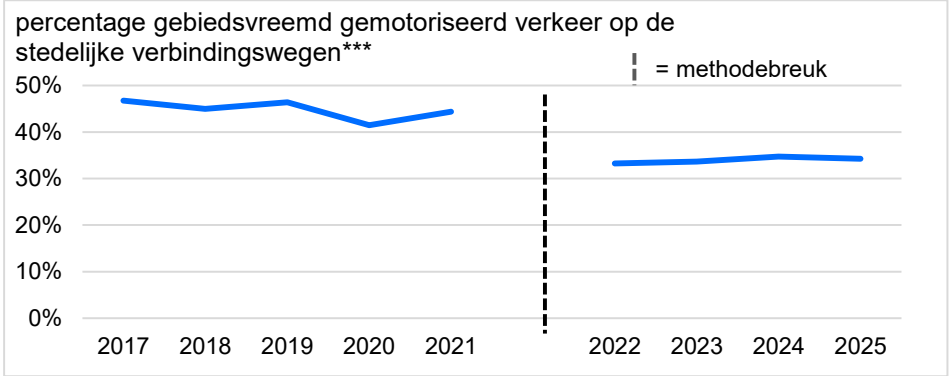


Bron: Gemeente Utrecht.

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.

Verkeersveiligheid op de Meester Tripkade.

Op donderdag 10 september 2026 biedt een bewoner uit de omgeving van de Meester Tripkade een petitie aan over ‘Verkeersveiligheid op de Meester Tripkade’ aan de raadscommissie Leefomgeving aan, mede namens buurtbewoners. De petitie vindt u in de bijlage van deze agenda.

De aanbieding vindt plaats van 8:45 tot 9:00 in de Grote Trouwzaal van het stadhuis (Stadhuisbrug 1, Utrecht). De voorzitter van de raadscommissie, Lars van Rooij, neemt de petitie namens de commissie in ontvangst. De initiatiefnemer zal de petitie tijdens de aanbieding toelichten. Ook is de raadscommissie in de gelegenheid om in gesprek te gaan en/of vragen te stellen.

Petitie

Betreft: Verkeersveiligheid en overlast Meester Tripkade, Utrecht

Aan:
Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht
en de Gemeenteraad van Utrecht

Wij, ondergetekende bewoners van de Meester Tripkade en directe omgeving in Utrecht,

constateren dat:

1. De Meester Tripkade een drukke doorgaande weg is, gelegen aan de route vanaf de Kardinaal de Jongweg richting Overvecht, met een viaduct waarover treinen rijden.
2. Op de Meester Tripkade structureel veel te hard wordt gereden. Snelheden van (ver) boven de 100 km/u zijn geen uitzondering, terwijl hier een maximumsnelheid van 50 km/u geldt.
3. De weg feitelijk is verworden tot een “racebaan” voor auto’s en motoren. Bestuurders trekken hard op, remmen laat en gebruiken het viaduct bewust om extra veel geluid te produceren, onder meer omdat het geluid in de tunnel versterkt wordt.
4. Aan de Meester Tripkade twee voetgangersoversteekplaatsen liggen, twee bushaltes gesitueerd zijn die intensief worden gebruikt, onder meer omdat zich aan de overzijde een school en een kinderopvang bevinden.
5. Voetgangers, waaronder kinderen en ouders met (kleine) kinderen, zich vaak niet veilig voelen om over te steken, ondanks dat zij formeel voorrang hebben. Door de te hoge snelheden en het rijgedrag durven mensen regelmatig simpelweg niet over te steken.
6. De combinatie van extreem hoge snelheden, het viaduct/tunnel-effect en de ligging van de voetgangersoversteekplaats(en) direct vóór/achter de tunnel zorgt voor zeer gevaarlijke situaties voor voetgangers en fietsers.
7. De huidige situatie leidt tot ernstige geluids- en leefbaarheidsoverlast voor de bewoners van de Meester Tripkade en directe omgeving, op alle momenten van de dag en vaak ook in de avond en nacht.
8. De gemeente tot op heden geen afdoende maatregelen heeft genomen om deze gevaarlijke en overlast gevende situatie structureel te verbeteren, ondanks herhaalde signalen van bewoners.

en overwegende dat:

1. De gemeente een zorgplicht heeft voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in woongebieden.
2. Op een route waar veel (school)kinderen en kwetsbare verkeersdeelnemers gebruikmaken van de oversteekplaatsen, de verkeerssituatie zodanig moet zijn ingericht dat veilig oversteken de norm is, niet de uitzondering.
3. Structurele snelheidsoverschrijdingen en moedwillig asociaal rijgedrag (racen, onnodig hard optrekken, motorgeluid versterken in de tunnel) niet slechts incidentele overtredingen zijn, maar een structureel handhavings- en inrichtingsprobleem.
4. Uit ervaring elders in de stad en in andere gemeenten blijkt dat fysieke snelheidsremmende maatregelen (zoals verkeersdrempels, asverschuivingen, wegversmallingen) en gerichte handhaving (zoals vaste flitspalen, trajectcontrole, flexibele controles) aantoonbaar bijdragen aan een lagere gemiddelde snelheid en een veiliger verkeersbeeld.
5. De huidige inrichting van de Meester Tripkade tekortschiet in het beschermen van bewoners, voetgangers en fietsers tegen de risico’s van hardrijdend en luidruchtig verkeer.

verzoeken wij de gemeente Utrecht om:

1. Spoedig en aantoonbaar werk te maken van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Meester Tripkade, in nauwe samenspraak met bewoners en direct betrokken instellingen (zoals de school en de kinderopvang).
2. Een integraal pakket aan maatregelen te nemen dat hoe dan ook ten minste de volgende elementen bevat:
   a. Fysiek snelheidsremmende maatregelen, zoals:
      - verkeersdrempels of plateaus (bij voorkeur in de directe omgeving van de oversteekplaatsen);
      - wegversmallingen of asverschuivingen;
      - aanpassingen in de wegmarkering en -inrichting die de snelheid verlagen en de verblijfsfunctie van de straat benadrukken.
   b. Structurele handhaving op snelheid en overlastgevend rijgedrag, bijvoorbeeld door:
      - plaatsing van één of meerdere vaste flitspalen (flitskasten / “flitsbunkers”);
      - invoering van trajectcontrole op het relevante deel van de Meester Tripkade;
      - regelmatige gerichte controles door politie/handhaving op snelheid, geluidsoverlast en asociaal rijgedrag.
   c. Aanvullende maatregelen voor kwetsbare verkeersdeelnemers, waaronder:
      - verbetering en/of verplaatsing van de voetgangersoversteekplaatsen, zodat de locatie en Inrichting maximaal bijdragen aan de veiligheid;
      - duidelijke en goed zichtbare signalering dat er een school en kinderopvang in de directe omgeving zijn (bijvoorbeeld borden, markeringen, schoolzone-aanduiding).
3. Binnen een redelijke termijn met een concreet en openbaar actieplan te komen, inclusief tijdpad, type maatregelen en verantwoordelijken.
4. De effecten van de genomen maatregelen te monitoren en te evalueren (bijvoorbeeld via snelheidsmetingen, meldingen van bewoners en eventuele ongevalsstatistieken), en zo nodig aanvullende maatregelen te nemen als de overlast en onveiligheid niet aantoonbaar verminderen.

Ten slotte verzoeken wij de gemeente om de bewoners van de Meester Tripkade en de betrokken instellingen structureel te blijven betrekken bij de uitwerking, uitvoering en evaluatie van de maatregelen, zodat de situatie duurzaam verbetert en het vertrouwen in de gemeente wordt hersteld.

Met vriendelijke groet,

De ondertekenaars, bewoners van de Meester Tripkade en omgeving te Utrecht,

Utrecht,

Datum: ……

Naam: .....

Adres: .....

Handtekening: .....

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 8 oktober 2026
Agendapunt 8
Titel Tuinwijkroute in breder perspectief

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	10 september 2026
Commissie Leefomgeving	**8 oktober 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.

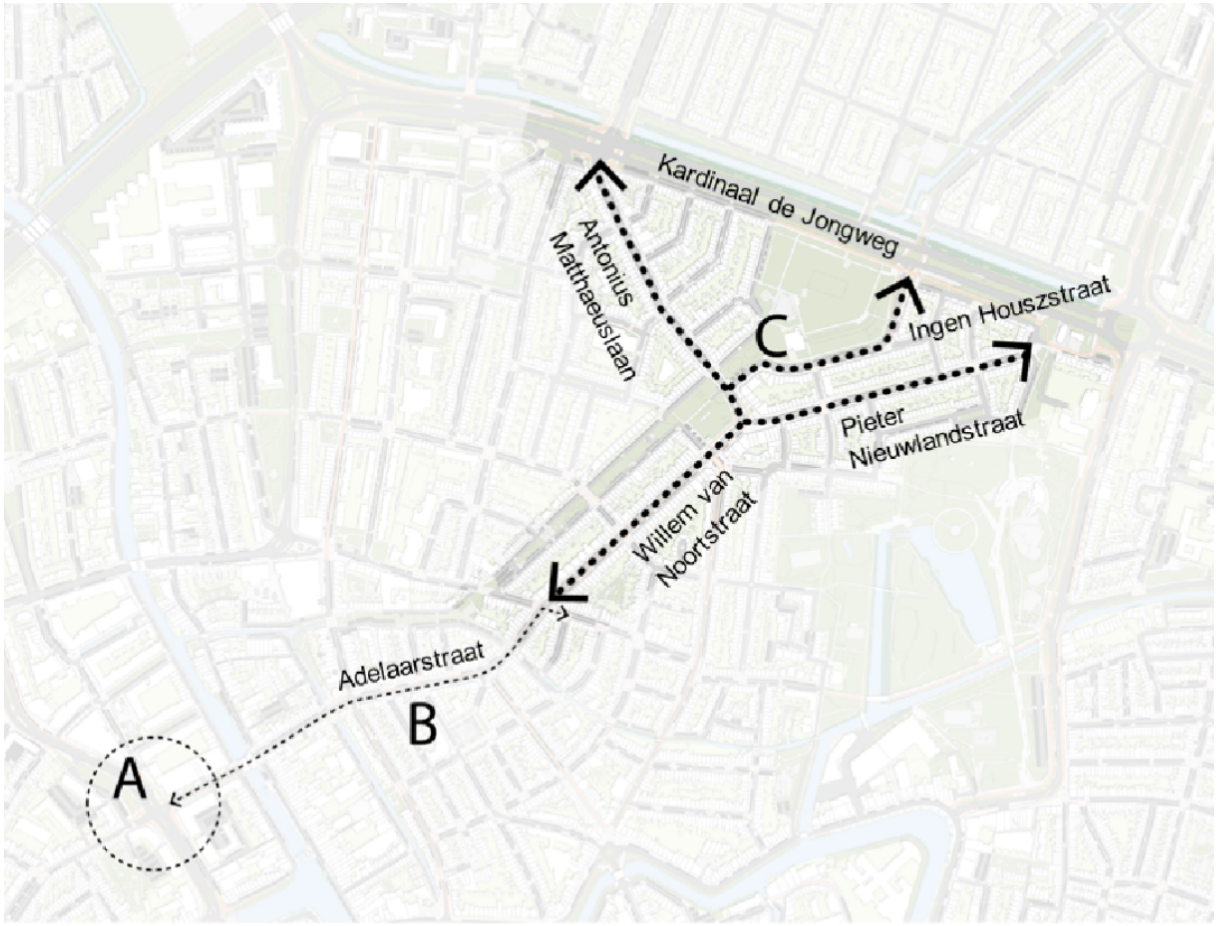
Alle straten op de Tuinwijkroute worden fietsstraten met meer ruimte voor groen en parkeerplekken voor fietsen. We vervangen het asfalt en op de busroute zorgen we ook voor een stevige onderlaag van de weg. We maken van het Willem van Noortplein weer een echt plein door het asfalt te vervangen door klinkers 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

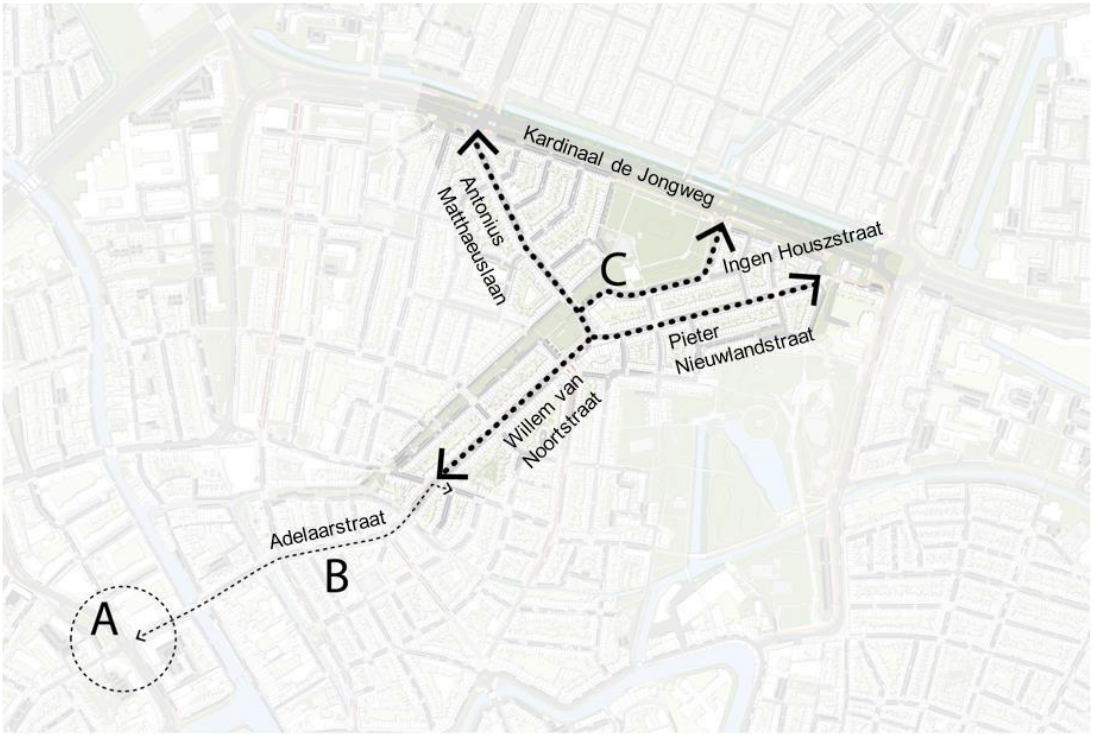
1 Visie en proces

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.

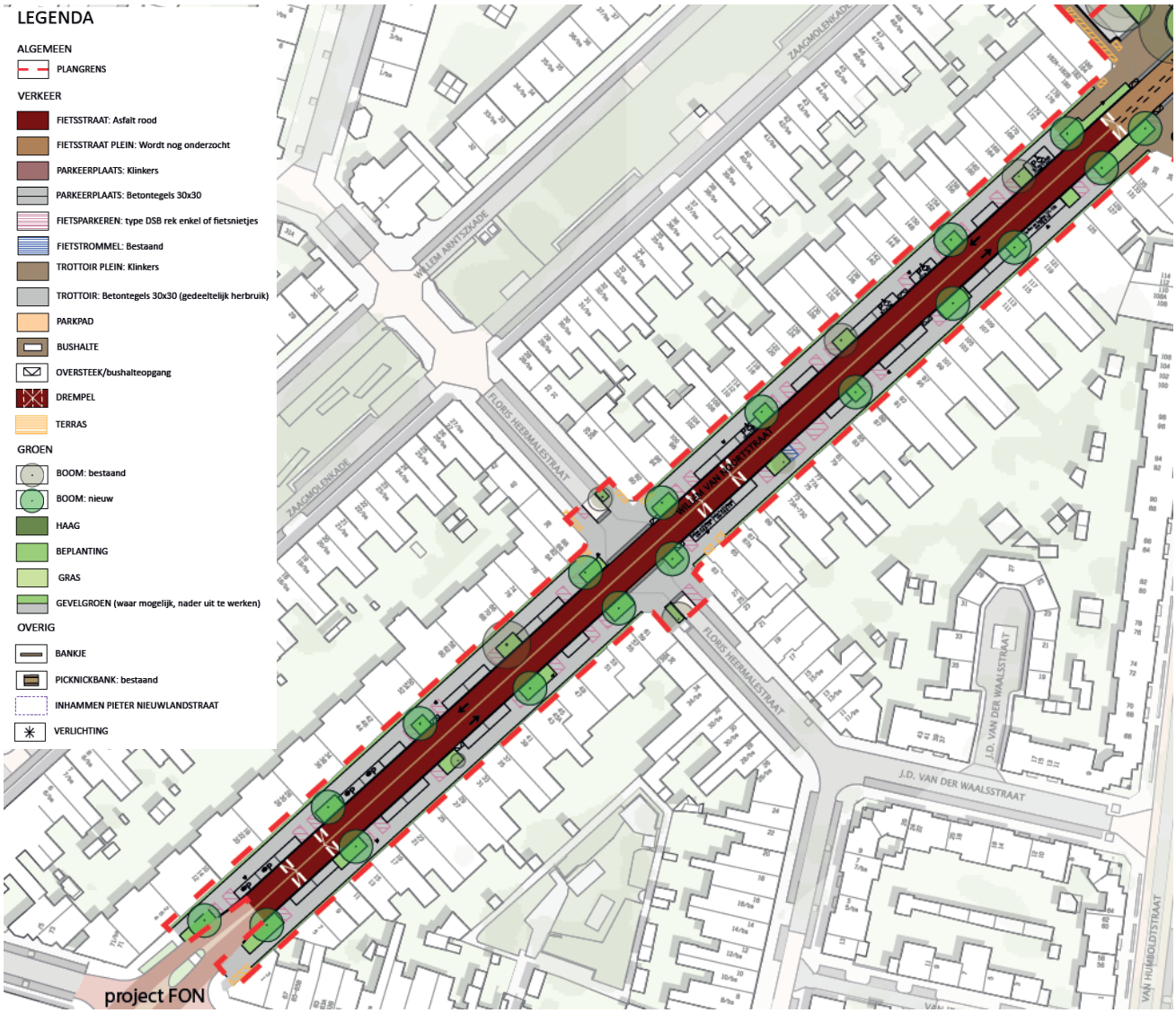
Fietsparkeren
Bij het uitwerken van het eerste ontwerp is een fietstelling gehouden. Dit hebben we gebruikt om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen voor fietsen er nodig zijn. Bij de fietstelling is geteld hoeveel fietsen geparkeerd stonden in en buiten de fietsrekken. In de bestaande situatie zijn er 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

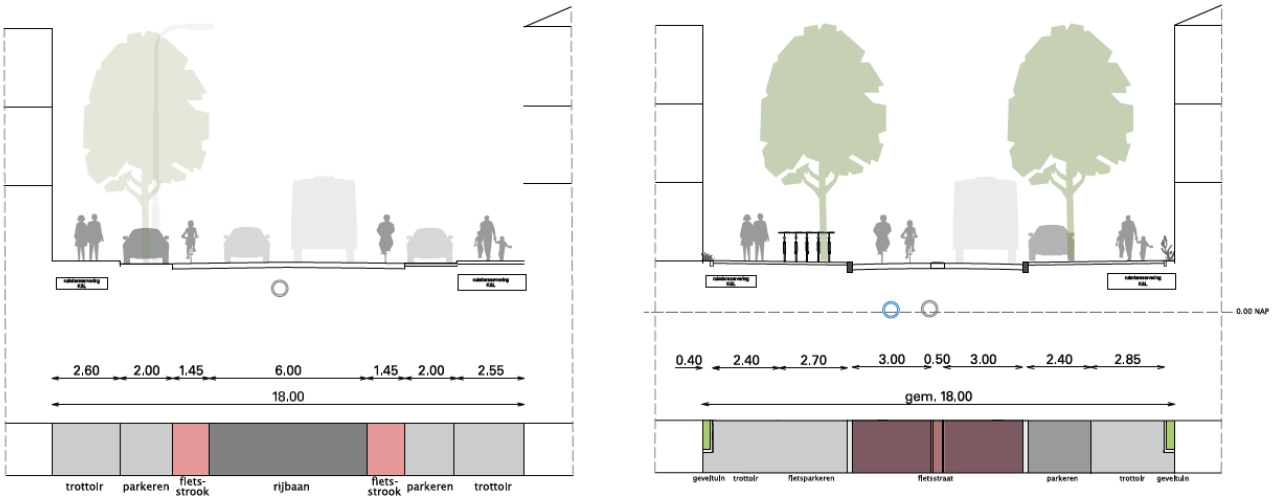
- We koppelen regenwater zo veel mogelijk af van de huizen. Waar het kan loopt het water de groenvakken in.
- In de Willem van Noortstraat leggen we een extra riool voor regenwater. Het regenwater dat in dit riool terecht komt stroomt naar de Keizersgracht.

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.



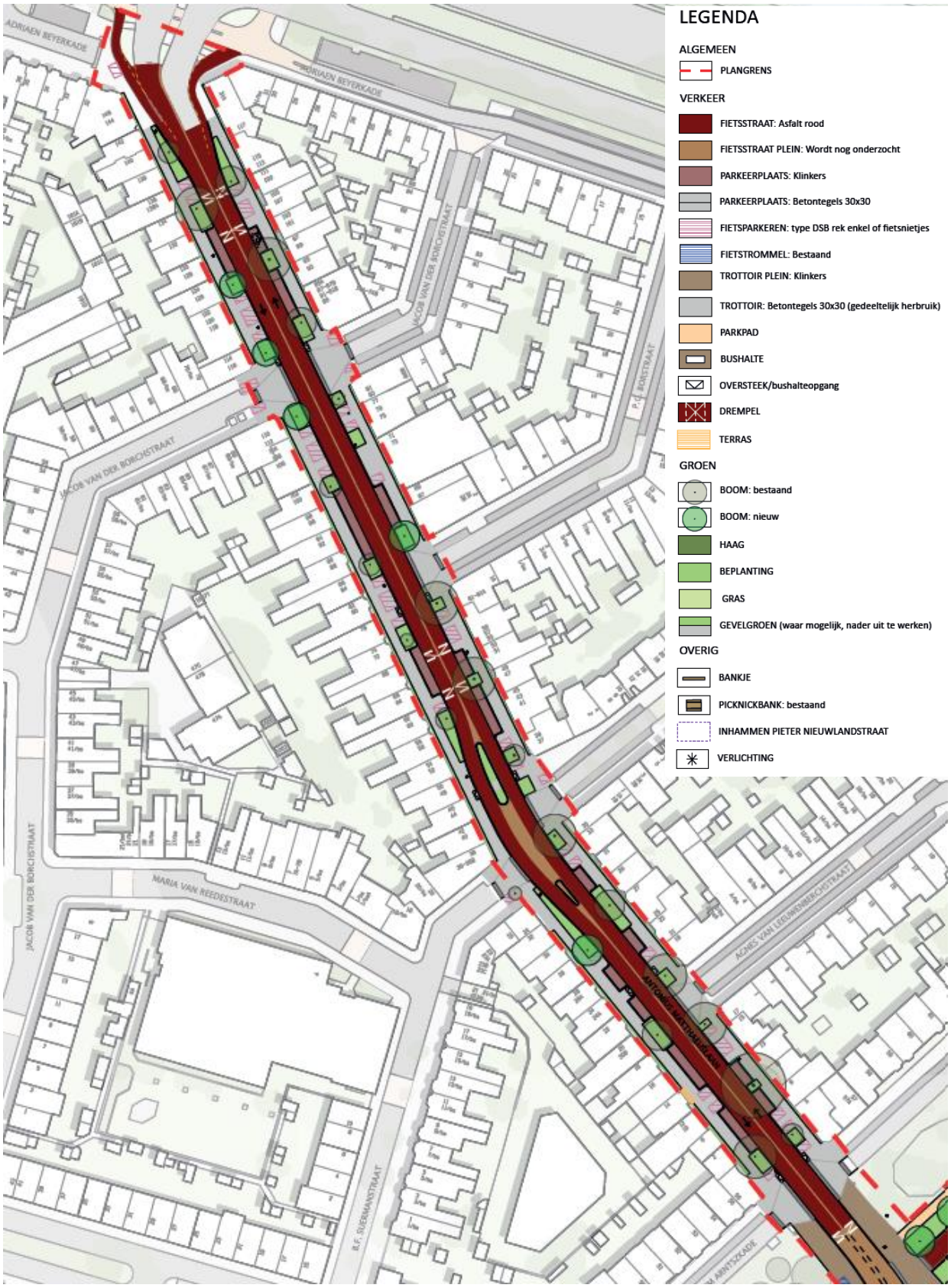
Doorsnede van de Willem van Noortstraat (ter hoogte van de nummers 11 en 26) nu en in het nieuwe ontwerp

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

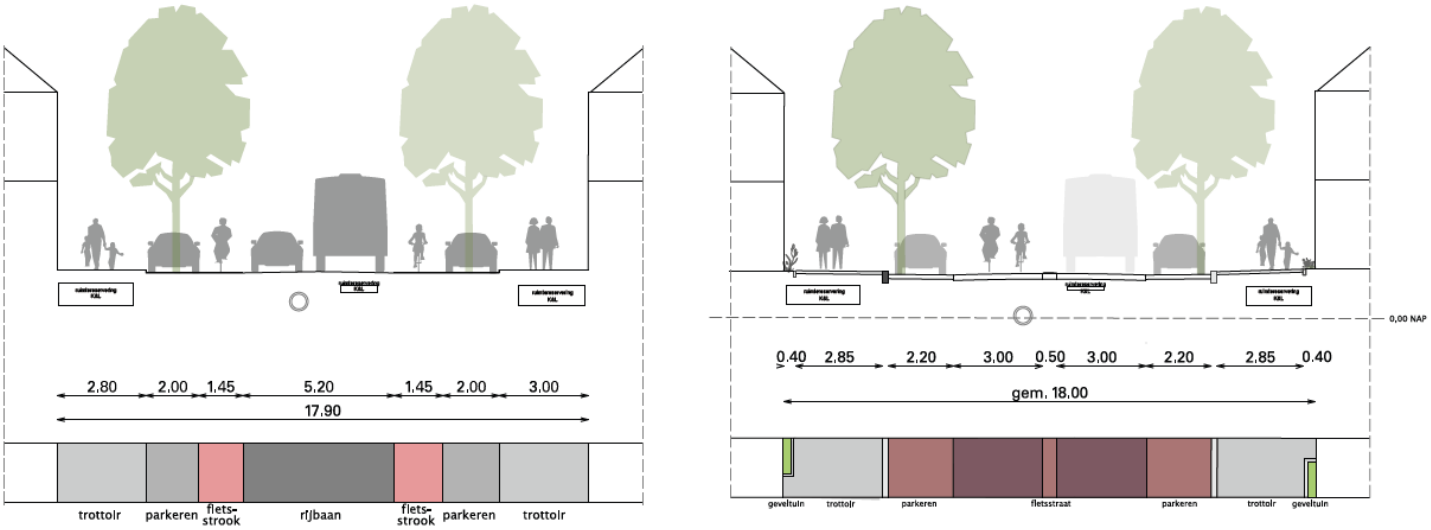
- We koppelen regenwater zo veel mogelijk af van de huizen. Waar het kan loopt het water de groenvakken in.
- We vervangen het riool.

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.

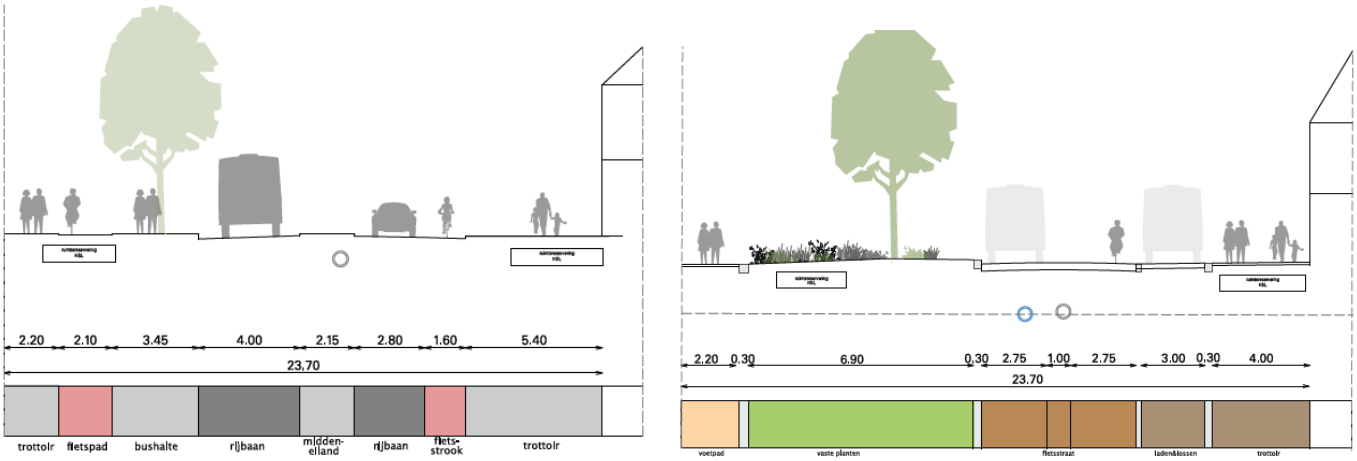
Water en riolering

- 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

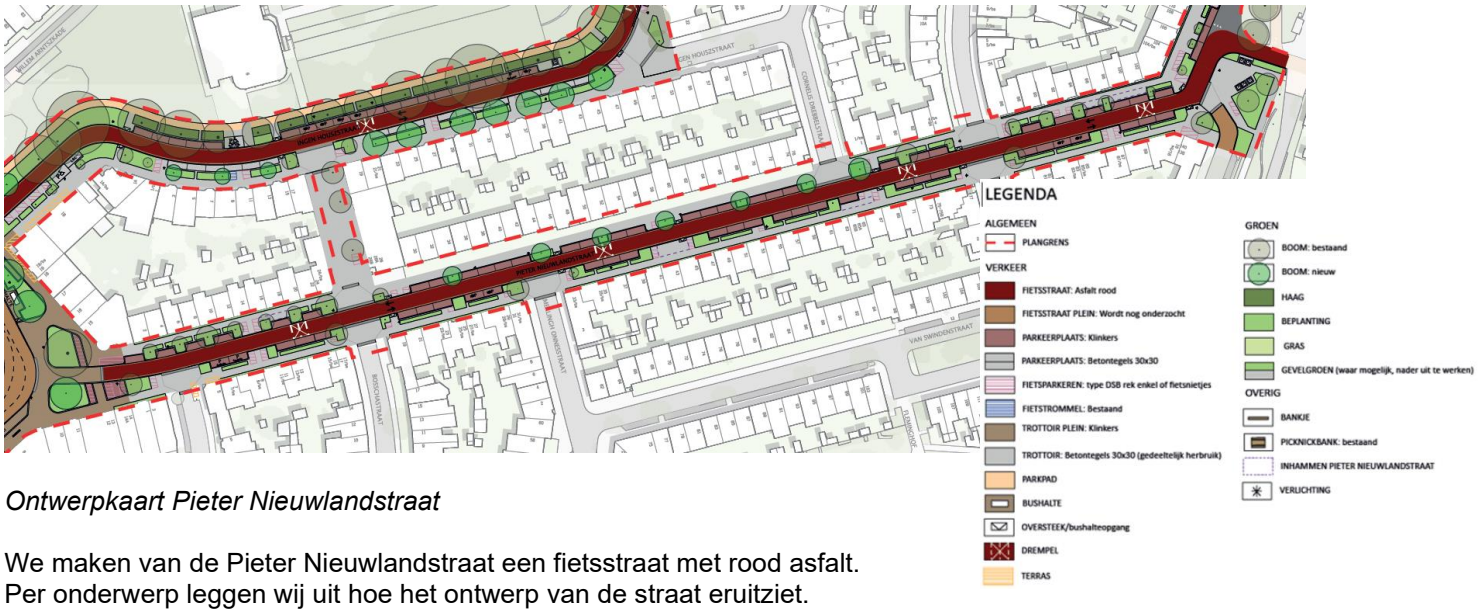


Doorsnede van het Willem van Noortplein (ter hoogte van de oversteek bij de Albert Heijn) nu en in het nieuwe ontwerp

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.

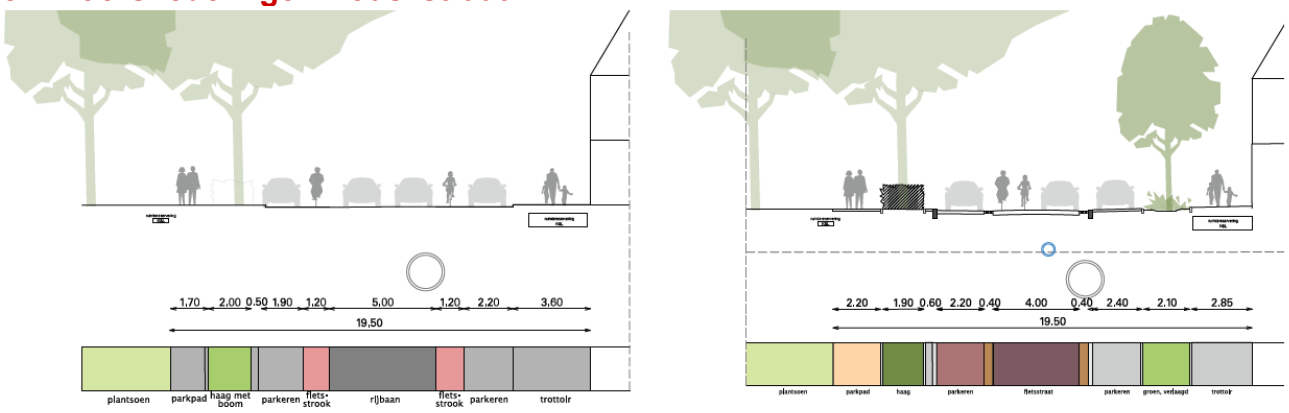
Water en riolering

- 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.

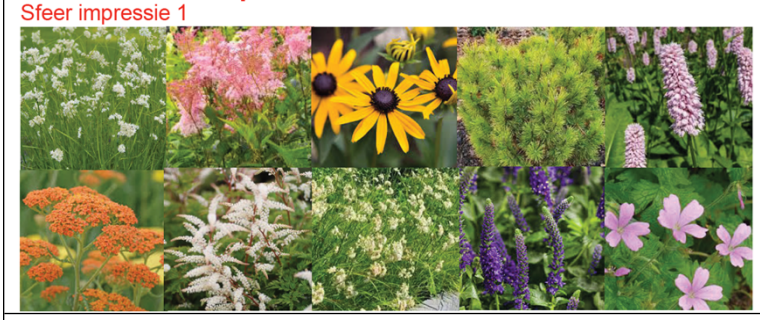
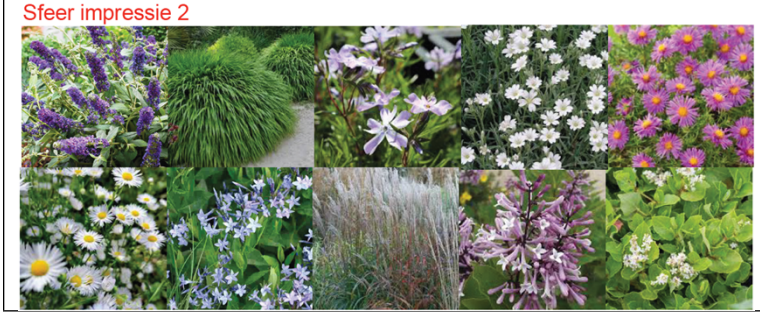
Bijlage 1 Reacties sfeerimpressies groen

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.

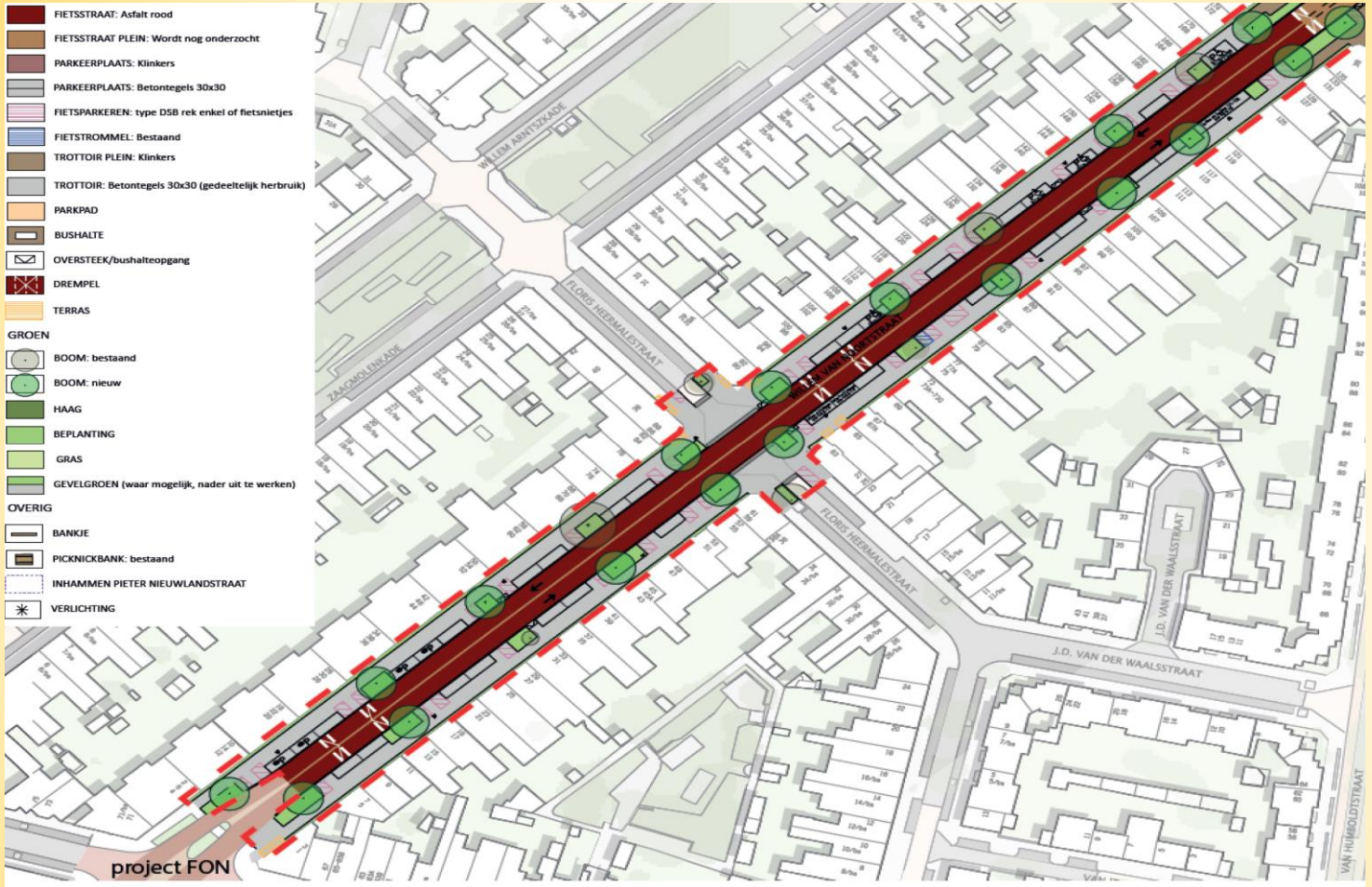
Lange rechte stroken asfalt die uitnodigen tot gasgeven..

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

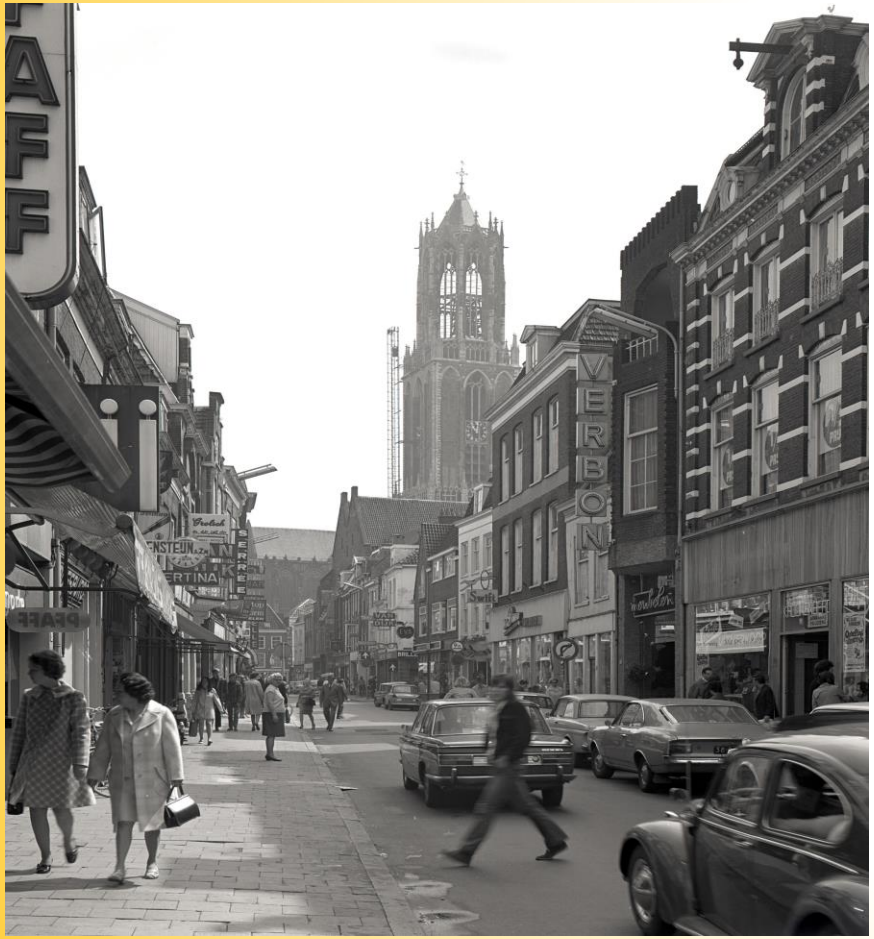
maar

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



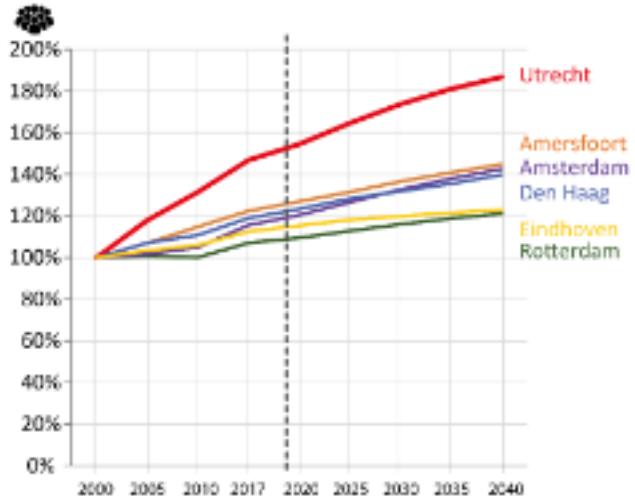
Tuinwijkroute

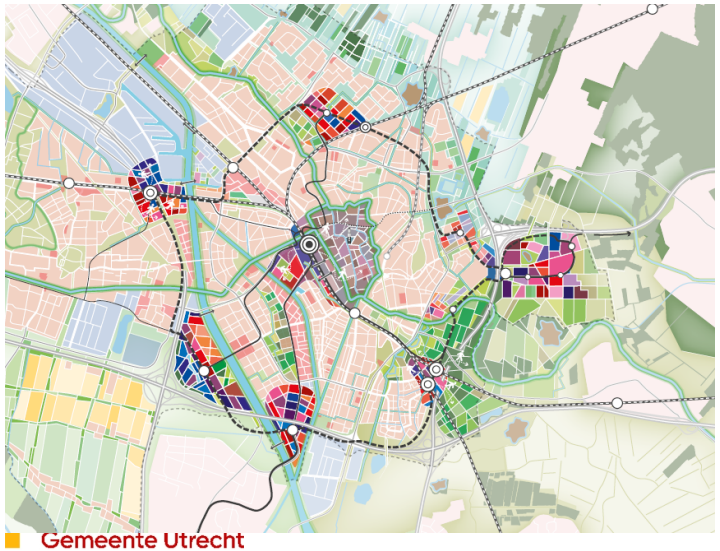


Dimitri van Veen

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

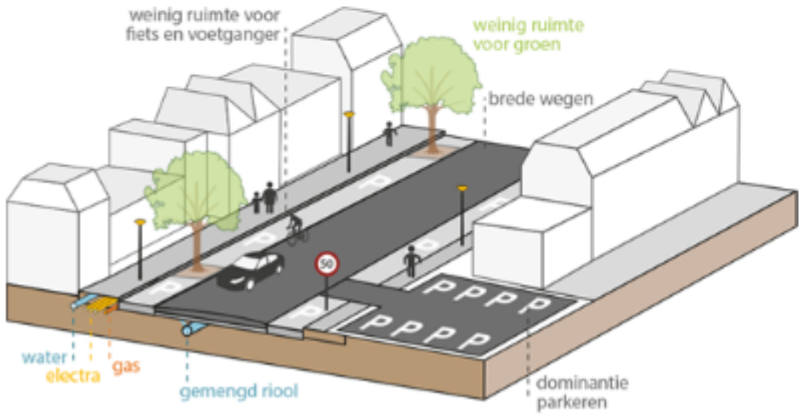
klimaatadaptatie
- hittestress
- wateroverlast
- watertekort

inclusiviteit
- toegankelijkheid
- ontmoeting
- bereikbaarheid
- veiligheid

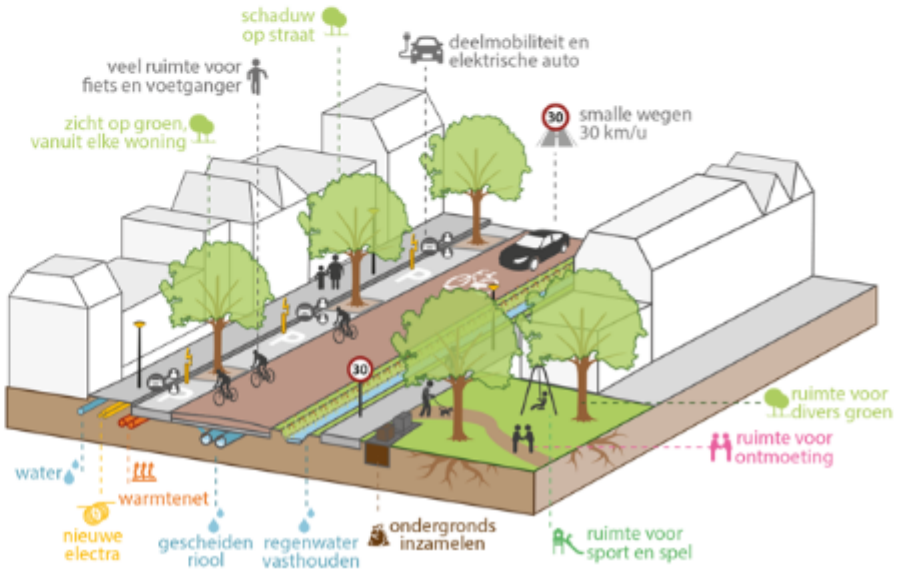
energietransitie
- elektrische auto
- opwekking huishoudens
- opslag
- aardgasvrij

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

2021



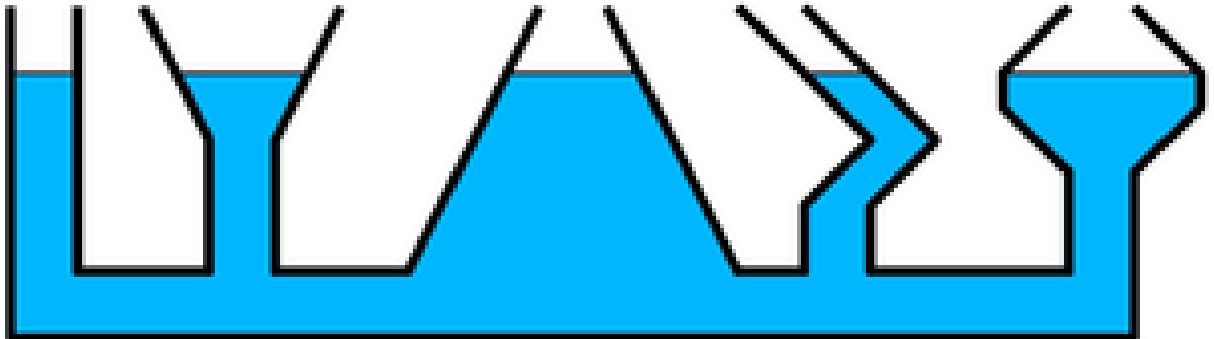
2040

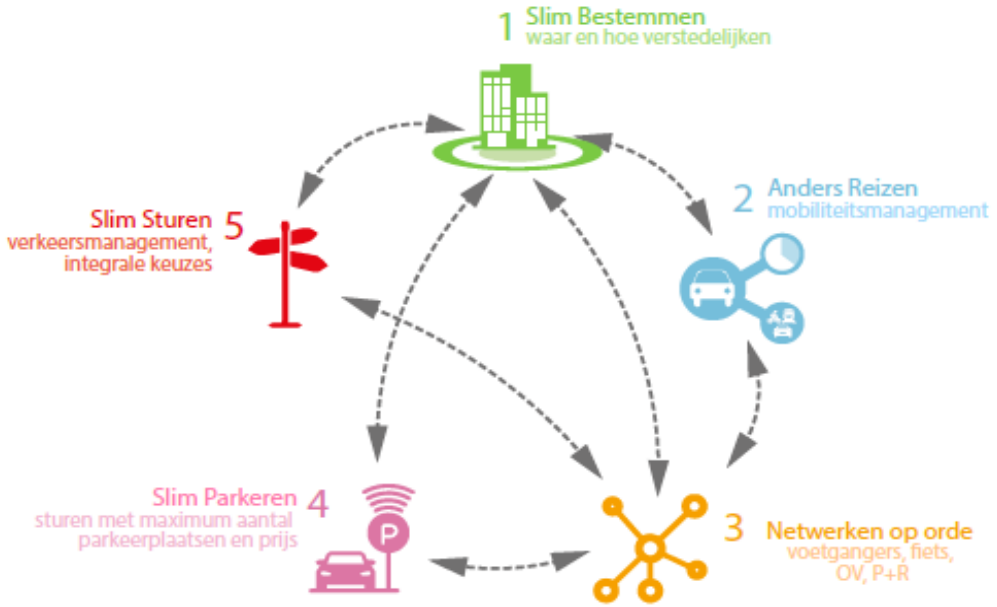


Gemeente Utrecht

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?

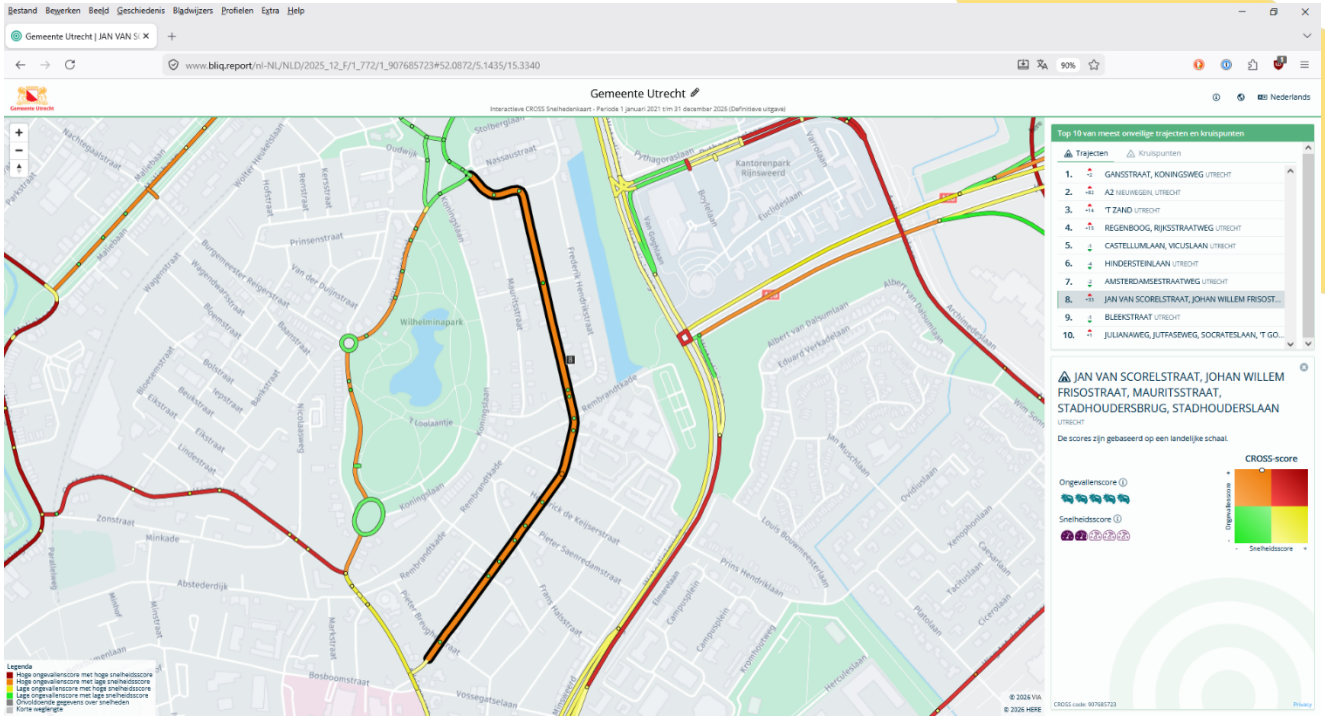
Fietsersbond

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

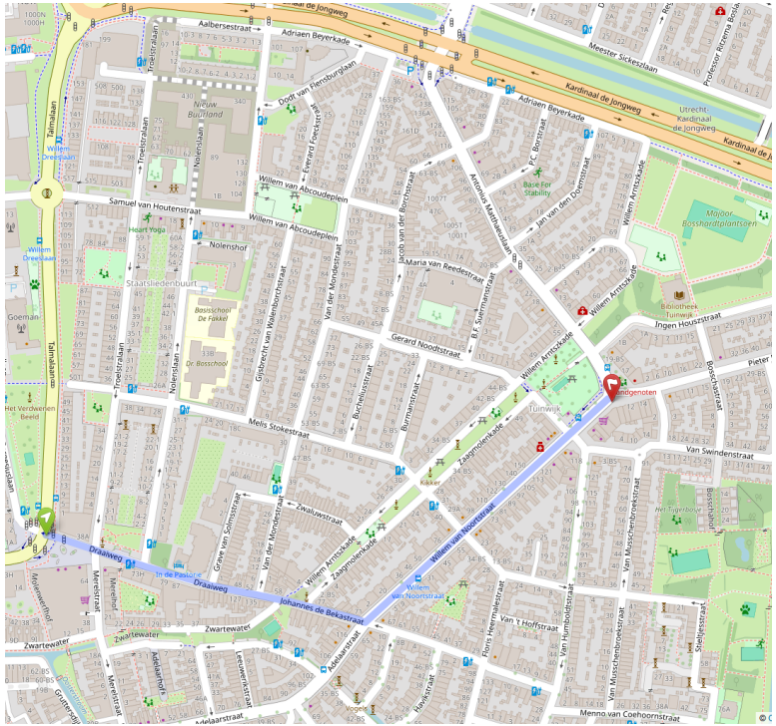
Fietsersbond

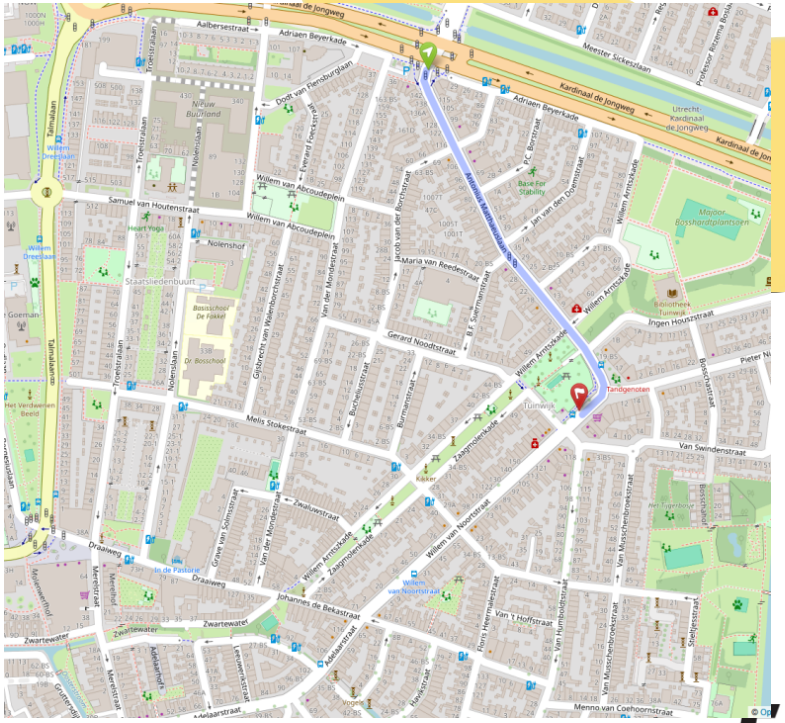
Te hard - Jan van Scorelstraat



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





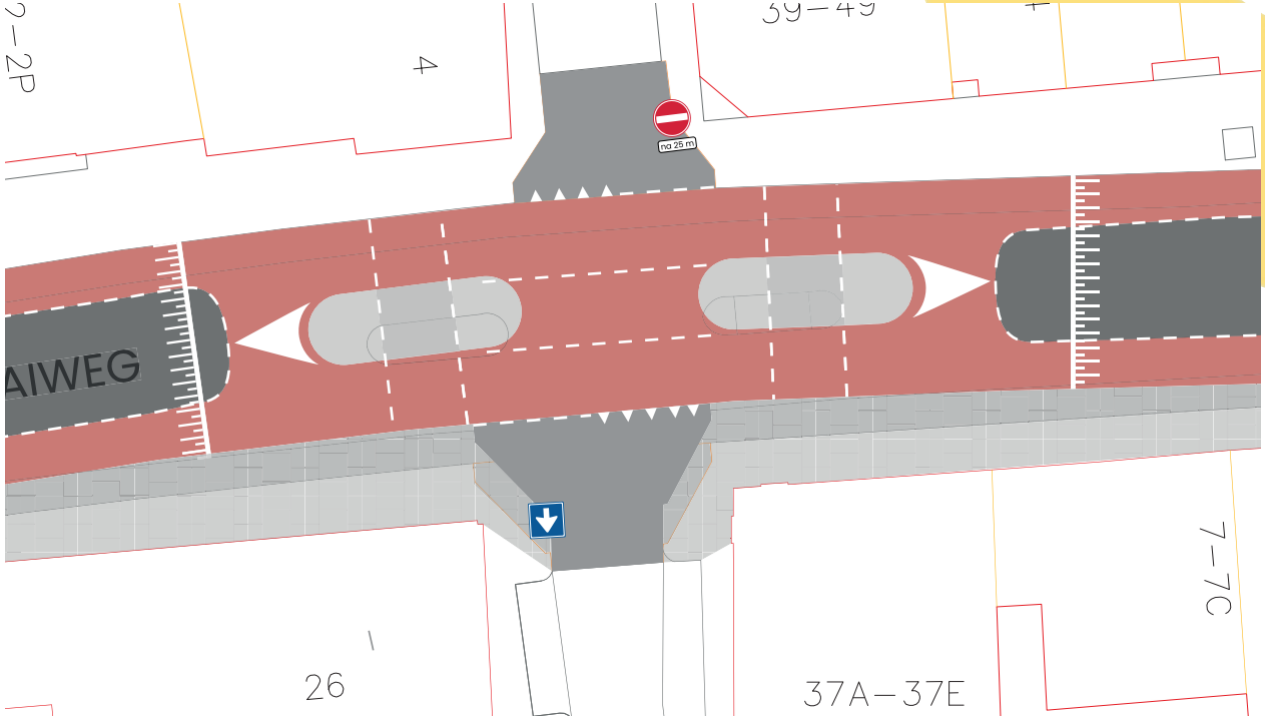
Fietsersbond

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.**

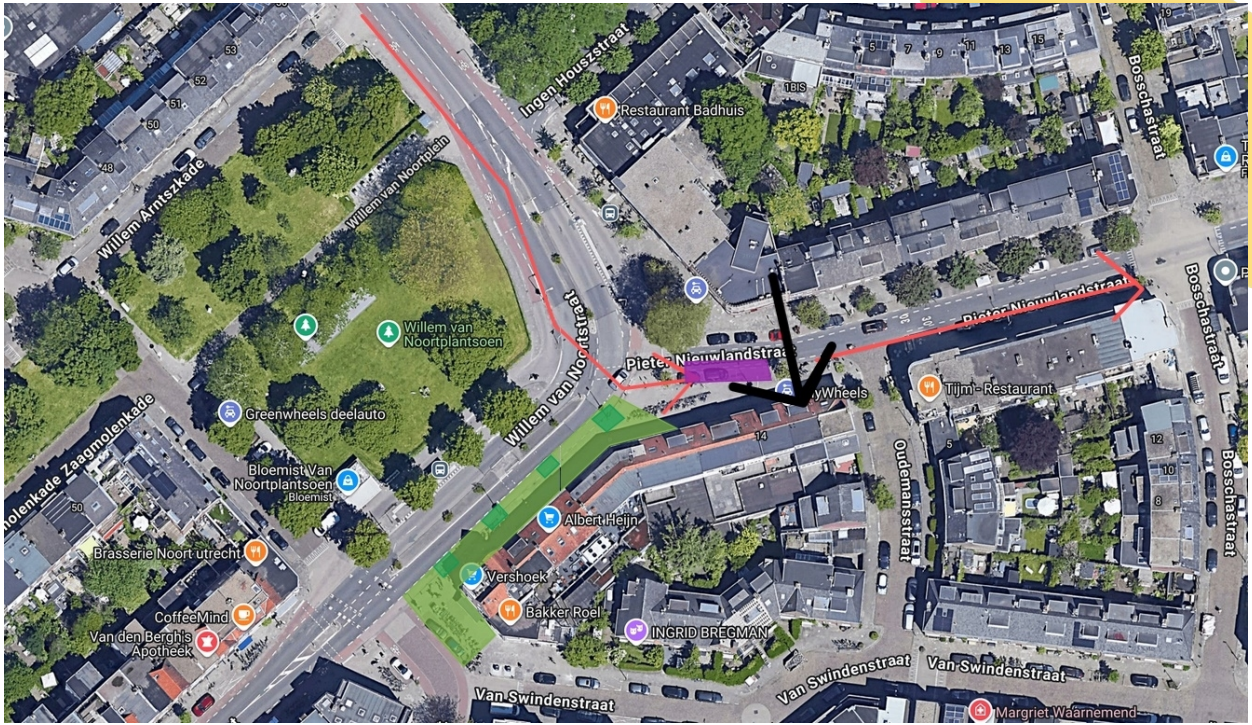
Fietsersbond

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

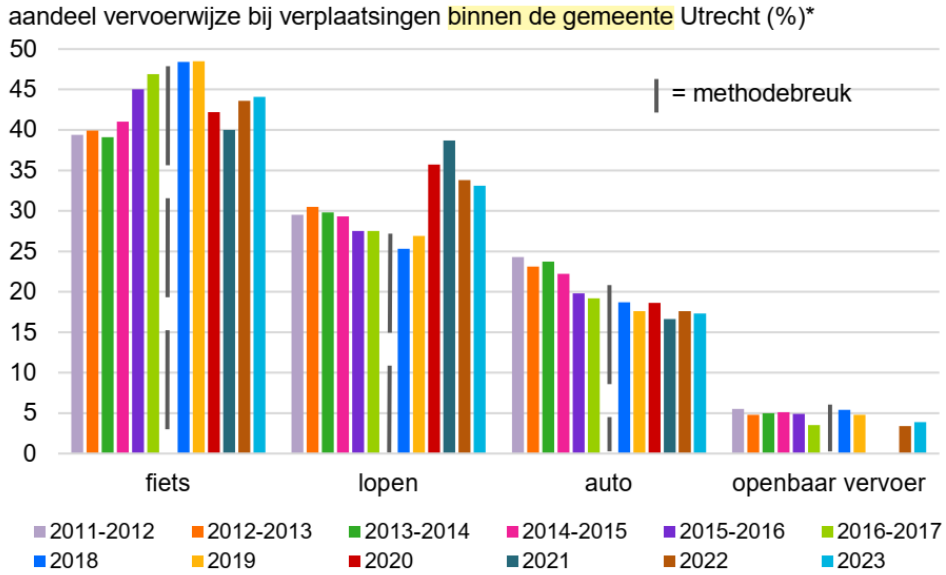
Trage bus? Fietspad om halte heen!



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

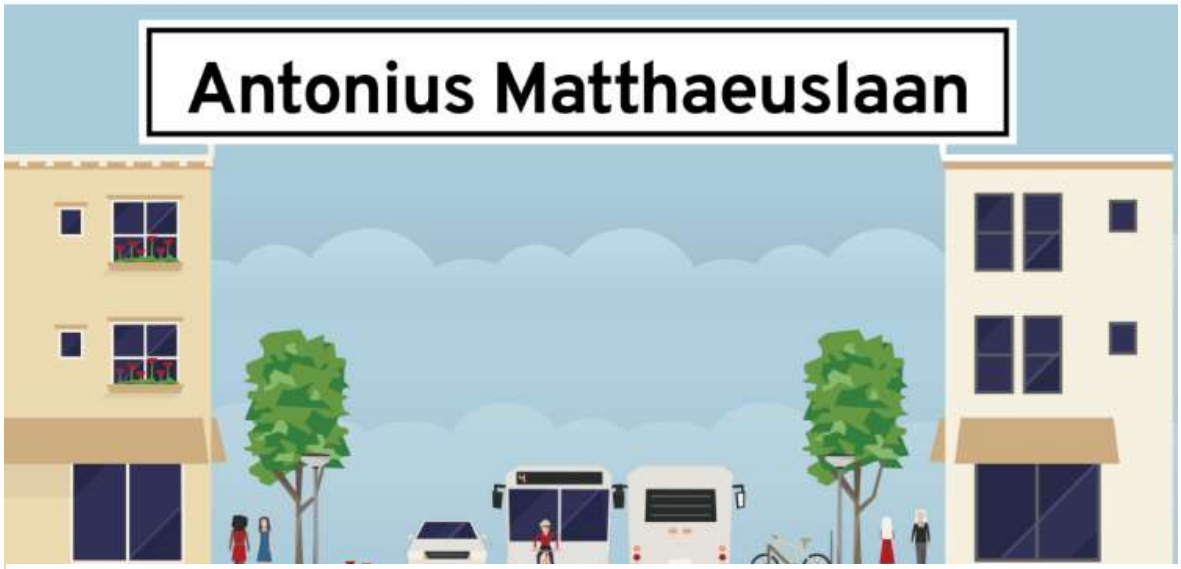


Fietsersbond Utrecht

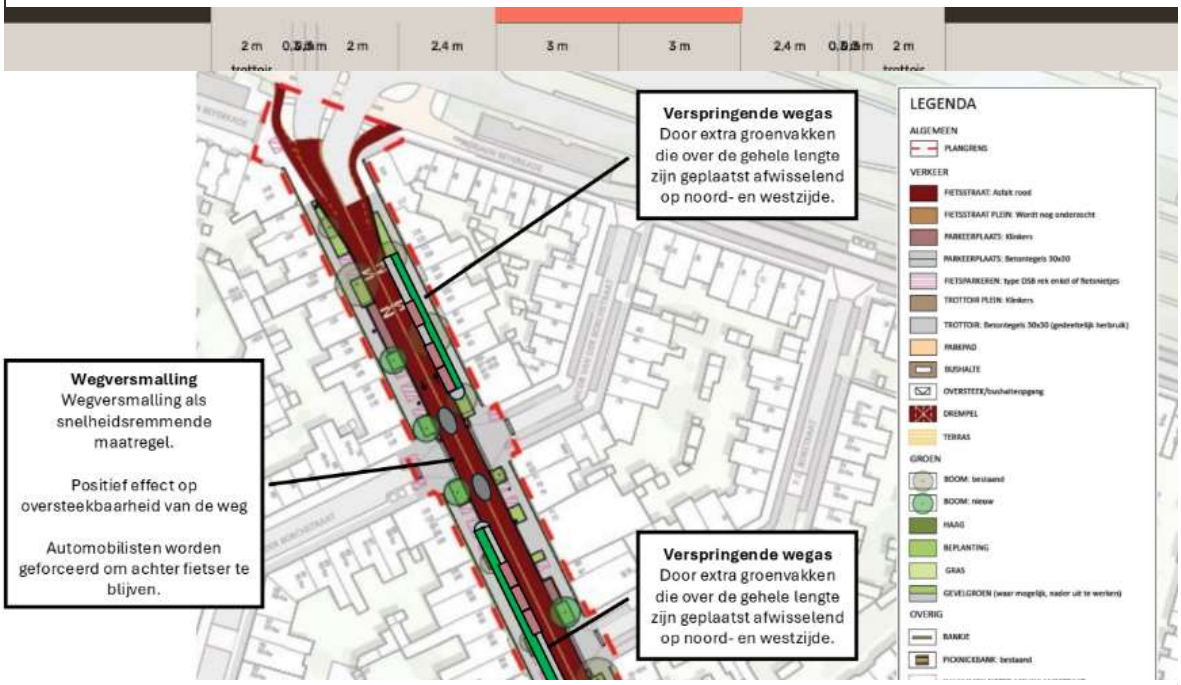
Beschrijving van de route.

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.



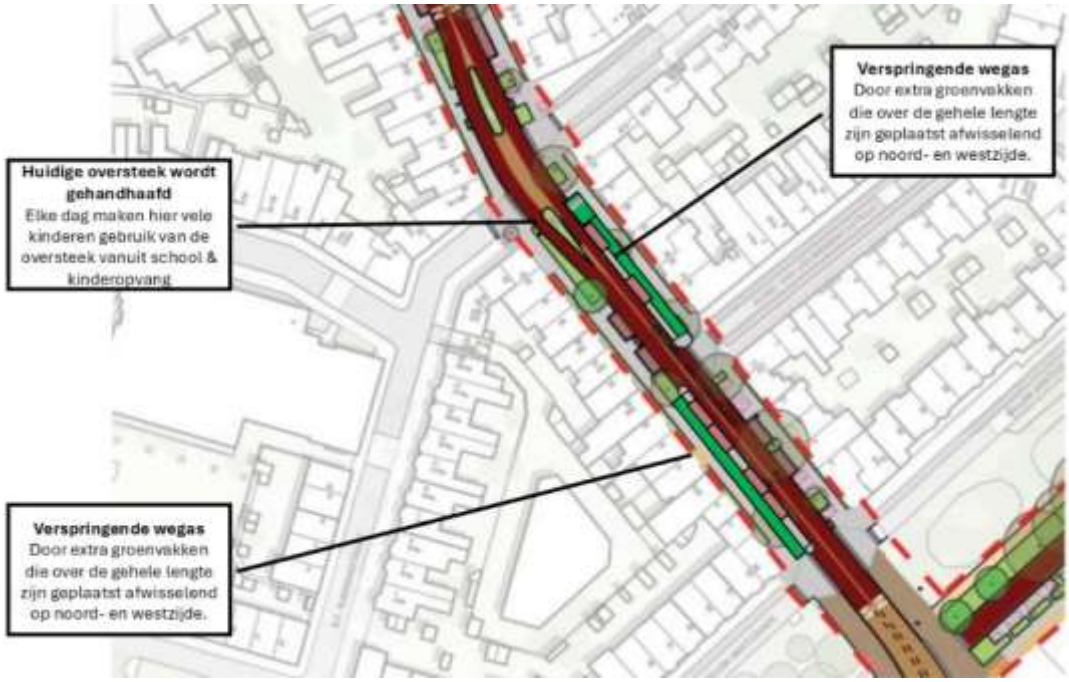
Figuur 2: Voorgesteld profiel van de Antonius Matthaeuslaan



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.





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.

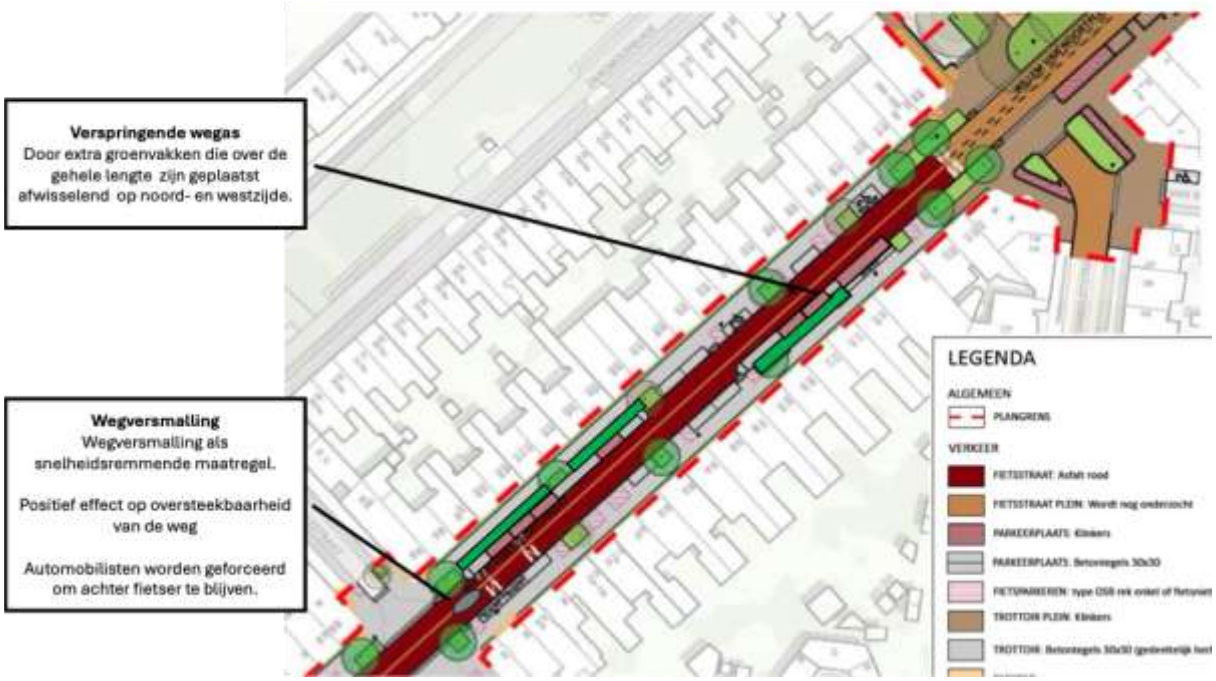
Willem van Noortstraat.

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.

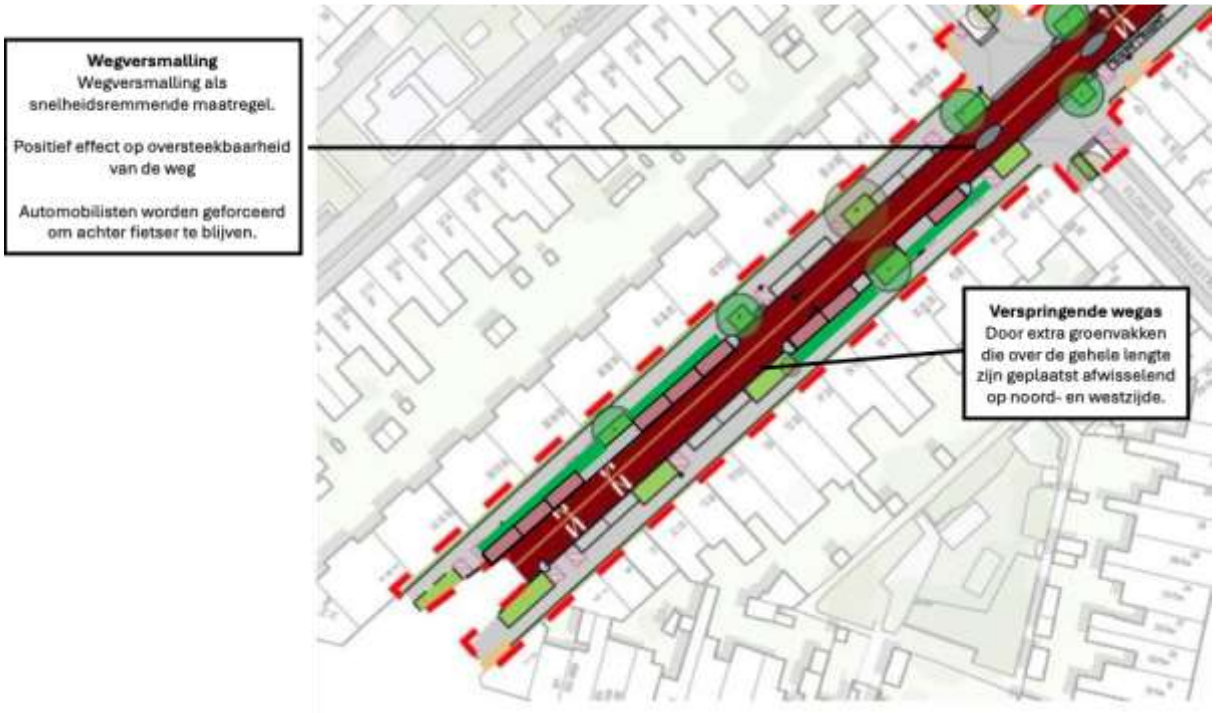


Figuur 6: Profiel Willem van Noortstraat





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	5379
Vergaderdatum	8 oktober 2026
Agendapunt	9
Titel	Raadsmemo Rapporten variant De Pagter / openstellen busbaan Meernbrug

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	25 juni 2026
Commissie Leefomgeving	10 september 2026
Commissie Leefomgeving	**8 oktober 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.

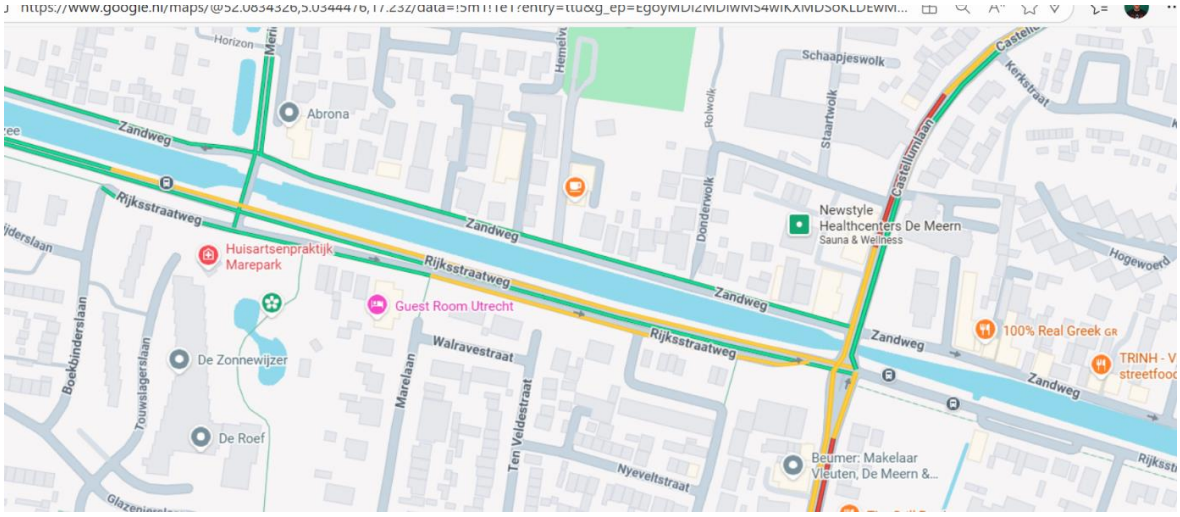
Analyse
Analyse van de effecten op doorstroming o.b.v. van expert opinion

Voordelen autoverkeer op busbaan

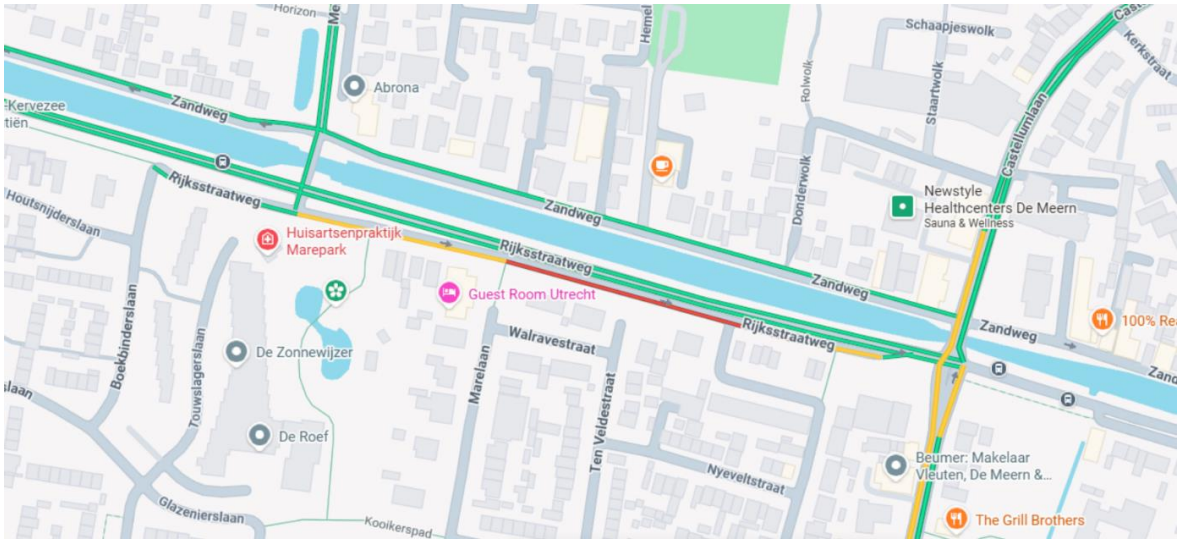
1. In het rapport worden de voordelen beschreven voor het laten rijden van het autoverkeer op de busbaan. De Zandweg aan de noordkant van het kanaal is smal en wordt dan minder gebruikt voor het autoverkeer, wat de route veiliger maakt voor het fietsverkeer. Verkeer vanaf zuidelijke richting gaat niet 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)

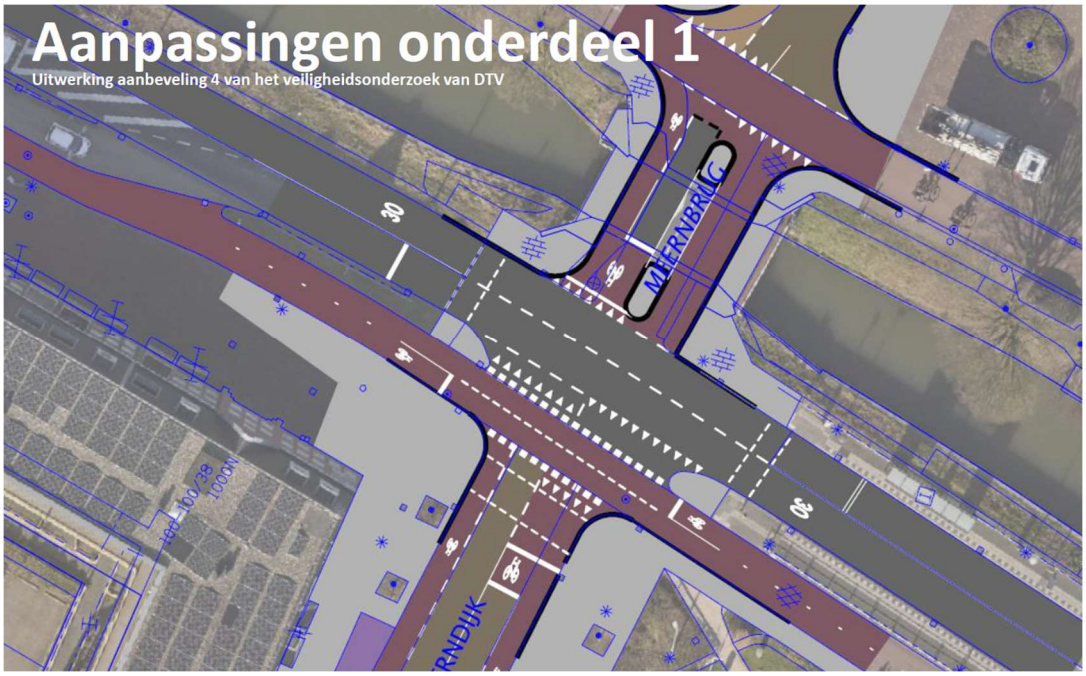


Overvol brugdek in de ochtendspits (camera), filmbeeld vanaf hoek Castellumlaan - Zandweg

[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.



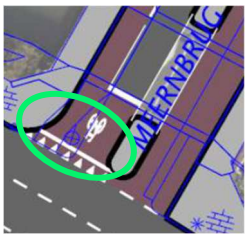
Figuur 1 Voorstel OFOS De Pagter

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:

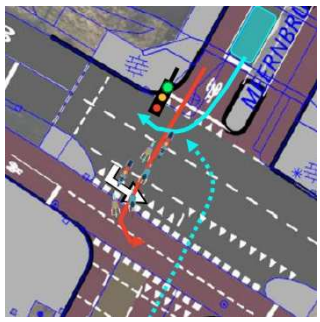
- Door aanleg van de middengeleider komt de fietsstrook in de richting zuid naar noord te vervallen. Er is in de situatie zoals weergegeven op de schets minder ruimte voor fietsers en gemotoriseerd verkeer, waarbij de ruimte te smal lijkt om een fietser en personenauto naast elkaar te kunnen laten rijden/wachten. 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:

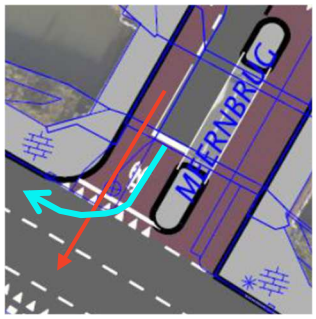
- Fietsers vanaf de Meernbrug hebben momenteel exclusief groen (auto is dan rood). Met een OFOS hebben auto en fiets wél samen groen en moeten jonge kinderen, die niet vooraan staan, altijd mengen met auto's en/of voorrang verlenen aan rechtdoorgaand autoverkeer. Het wordt daarmee onveilig(er). Bovendien 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