# Bundel - Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 16 januari 2025

1 Opening

2 Vaststellen agenda commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 16 januari 2025

3 Vaststellen ingekomen agenderingen (Procedure)
*Deze punten worden alleen procedureel behandeld. De leden van de commissie bespreken of, op welke wijze en voor hoe lang zij deze raadsvoorstellen en onderwerpen willen bespreken. Na vaststelling van dit behandeladvies, wordt het stuk voor een volgende vergadering geagendeerd.*

Behandelvoorraad MGOR 16 januari 2025

3.1 Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven

Overzicht raadsbrieven MGOR 28 nov tm 8 januari

4 Verslagen
*Ter vaststelling het conceptverslag van de commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 5 december 2024*

Conceptverslag MGOR 5 december 2024

5 Toezeggingen/moties
*Ter vaststelling.*

Lijst toezeggingen MGOR 16 januari 2025
Lijst moties MGOR 16 januari 2025

6 Ingekomen stukken
*Nr. 1 Brandbrief tariefverhoging brug- schut- en havengelden*
*Nr. 2 Brief knip in Catharijnesingel*
*Nr. 3 Brief parkeervergunningsregeling (oudere) bewoners*
*Nr. 4 Petitie Catharijnesingel*
*Nr. 5 Brief bewoners over knip Catharijnesingel*
*De ingekomen stukken staan voor leden, conform AVG, in iBabs achter een slotje.*

Openbare lijst ingekomen stukken MGOR 16 januari 2025
Petitie Catharijnesingel

7 Raadsbrief Programma van Eisen Bestemming Catharijnesingel
*Beleidsveld: Mobiliteit*
*Portefeuillehouder: Senna Maatoug*
*Indicatieve behandeltijd: 100 minuten*
*Geagendeerd door: David Bosch (UtrechtNu!), Marijn de Pagter (VVD), Jantine Zwinkels (CDA), Miraç Usta (DENK), Mohamed Talhaoui (PvdA), Rik van der Graaf (ChristenUnie), Joost Vasters (D66), Chris Nyqvist (Stadsbelang Utrecht)*
*De fracties van UtrechtNu!, VVD, CDA, DENK, D66, PvdA , ChristenUnie en Stadsbelang Utrecht willen debateren over het participatieproces en de potentiële consequenties van de geplande knip op de Catharijnesingel, waarvoor het college onlangs het Programma van Eisen en Voorlopig Ontwerp heeft vastgesteld.*
*De agenderende partijen willen graag voorts de volgende onderwerpen bespreken:*
*- Het participatieproces*
*- De verwachte consequenties op het vlak van economie, bereikbaarheid/toegankelijkheid en verkeersoverlast op omliggende wegen*
*- De financiën van het plan (inclusief de reeds bekende overschrijding van het budget zoals vermeld in de recente raadsbrief)*
*UtrechtNu! wil ook de antwoorden de op schriftelijke vragen die zij nog gaat stellen betrekken bij het debat.*

Dossier 4340 voorblad
Raadsbrief Programma van Eisen Bestemming Catharijnesingel
Programma van Eisen Bestemming Catharijnesingel

8 Fietsparkeren bij stations

*Beleidsveld: Mobiliteit, Vastgoed*
*Portefeuillehouder: Senna Maatoug, Dennis de Vries*
*Indicatieve behandeltijd: 90 minuten*
*Geagendeerd door: Rik van der Graaf (ChristenUnie), Fred Dekkers (GroenLinks), Joost Vasters (D66), David Bosch (UtrechtNu!), Jacoline Kool (Volt), Marijn de Pagter (VVD), Titus Stam (PvdA), Lars van Rooij (Student & Starter)*
*De fracties verzoeken een commissiedebat met de wethouder Mobiliteit en de wethouder Vastgoed over fietsparkeren bij stations, met bijzondere aandacht voor de tijdelijke sluiting van de Jaarbeursstalling. Deze sluiting heeft aanzienlijke gevolgen voor de beschikbaarheid van stallingsplaatsen bij het Centraal Station. De fracties willen in gesprek over de effecten hiervan en de wijze waarop deze worden gemonitord.*
*Daarnaast leven er vragen over diverse aspecten die samenhangen met de sluiting en het bredere fietsparkeerbeleid:*
*Veiligheid in de stallingen;*
*Beschikbaarheid van gratis parkeerplekken;*
*Toegankelijkheid voor mensen met een beperking en ruimte voor grote fietsen;*
*Handhaving op foutgeparkeerde fietsen in de openbare ruimte.*
*Het debat biedt daarmee ruimte voor een integrale bespreking van het fietsparkeerbeleid bij stations en in gemeentelijk vastgoed. De fracties verzoeken de recent verzonden brieven over dit onderwerp bij de bespreking te betrekken.*

Dossier 4457 voorblad
Raadsbrief Tarieven inpandig fietsparkeren en autoparkeren 2025
Tarieven inpandig autoparkeren per 1 januari 2025
Tarieven inpandig fietsparkeren per 1 januari 2025
Raadsbrief Sluiting fietsenstalling Jaarbeursplein voor onderzoek
Raadsbrief Vervolg sluiting fietsenstalling Jaarbeursplein
Raadsbrief Vervolg stand van zaken vanwege sluiting Jaarbeursplein fietsenstalling
Raadsbrief Uitbreiding fietsparkeren Station Vaartsche Rijn

9 Stand van zaken verbeteringen parkeerapp en vergunningensysteem
*Beleidsveld: Mobiliteit*
*Portefeuillehouder: Senna Maatoug*
*Indicatieve behandeltijd: 90 minuten*
*Geagendeerd door: Marijn de Pagter (VVD), David Bosch (UtrechtNu!), Titus Stam (PvdA), Tara O'Connor (EenUtrecht), Joost Vasters (D66), Jantine Zwinkels (CDA), Charlotte Passier (Volt), Fred Dekkers (GroenLinks), Chris Nyqvist (Stadsbelang Utrecht), Miraç Usta (DENK), Rik van der Graaf (ChristenUnie)*
*In de zomer van 2023 heeft de gemeente Utrecht "Mijn Parkeeractie" in gebruik genomen, ook wel bekend als "de parkeerapp". Daardoor moesten inwoners parkeerkorting voor bezoek, mantelzorg en thuiszorg activeren in de parkeerapp, in plaats van aan de parkeerautomaat. Dat zorgde voor veel klachten. De raad heeft op 7 december 2023 een debat over de parkeerapp gehad, waarbij het college toezeggingen deed over het verbeteren van de parkeerapp en het vergunningensysteem. In februari, april en oktober informeerde het college de raad over de voortgang.*
*Inmiddels is het een jaar na het debat van 7 december 2023. De fracties gaan daarom graag met elkaar en het college in debat over de verbeteringen die zijn doorgevoerd, het tempo daarvan en welke verbeteringen verder nog mogelijk en nodig zijn. Verder willen enkele fracties tijdens het debat vragen stellen over de samenwerking met de leverancier.*

Dossier 4460 voorblad
Raadsbrief Implementatie nieuw parkeervergunningensysteem
Beantwoording schriftelijke raadsvragen 2023, Nr. 152 over Invoering van een nieuwe parkeerapp voor bezoek.
Raadsbrief Parkeerapp bezoekersvergunning
Raadsbrief Stand van zaken verbeteringen parkeerapp
Raadsbrief Voortgang Parkeervergunningensysteem
Raadsbrief parkeervergunningen

10 Raadsbrief Versnellen 30 km aanpak

*Beleidsveld: Mobiliteit*
*Portefeuillehouder: Senna Maatoug*
*Indicatieve behandeltijd: 120 minuten*
*Geagendeerd door: Joost Vasters (D66), Jacoline Kool (Volt), Titus Stam (PvdA), Gert Dijkstra (EenUtrecht), Jantine Zwinkels (CDA), Victor Paalman (Horizon), Rik van der Graaf (ChristenUnie), Fred Dekkers (GroenLinks), David Bosch (UtrechtNu!), Marijn de Pagter (VVD), Miraç Usta (DENK), Cees Bos (Stadsbelang Utrecht), Yvonne Hessel (Utrecht Solidair)*
*Het college heeft recent de voor- en nadelen van een versnelde invoer (d.w.z. invoer in één keer) van 30 kilometer per uur onderzocht en een versnelde aanpak aan het programma 30 km impuls toegevoegd.*
*De agenderende fracties willen met elkaar en met de wethouder in debat over onder meer:*
*- De wenselijkheid van een versnelde invoer (voor- en nadelen)*
*- Ervaringen in andere steden (bijv. Amsterdam) en wat we daarvan kunnen leren*
*- Impact, planning en kosten*
*- Handhaving*

Dossier 4458 voorblad
Raadsbrief Versnellen 30 km aanpak
Overzicht straten versnelde aanpak en geprogrammeerde projecten

11 Raadsbrief Voortgang evaluatie Keurmerk Taxi Utrecht
*Beleidsveld: Mobiliteit*
*Portefeuillehouder: Senna Maatoug*
*Indicatieve behandeltijd: 30 minuten*
*Geagendeerd door: Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren), David Bosch (UtrechtNu!)*
*In deze raadsbrief worden maatregelen aangekondigd om de kwaliteit en betrouwbaarheid van de Utrechtse taxibranche te verbeteren en wordt een aanpassing van de taxiverordening genoemd. De Partij voor de Dieren zit mogelijkheden om de branche te verduurzamen en wil daarom aanvullende maatregelen voor de verordening of het taxikeurmerk meegeven aan het college. UtrechtNu! wil graag meer algemeen de maatregelen bespreken.*

Dossier 4456 voorblad
Raadsbrief Voortgang Evaluatie Keurmerk Taxi Utrecht

12 Raadsbrief Uitvoeringsprogramma oeverpark Rondje Stadseiland 2024-2026
*Beleidsveld: Groen*
*Portefeuillehouder: Linda Voortman*
*Indicatieve behandeltijd: 45 minuten*
*Geagendeerd door: Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren), Nadia Stylianou (D66), Jacoline Kool (Volt), Rik van der Graaf (ChristenUnie), Marijn de Pagter (VVD), Fred Dekkers (GroenLinks), Jantine Zwinkels (CDA)*
*De commissie wil de uitvoering van het Rondje Stadseiland in deelgebied 11 graag bespreken, en aan het college wensen meegeven voor het Voorlopig Ontwerp dat begin 2025 door het college vastgesteld wordt.*
*In petitie 'Rondje Stadseiland Park Oog in Al', hebben bewoners aandacht gevraagd voor de nieuwe woongebouwen in dit deelgebied en de beperkte ruimte die er daardoor is voor het park. Door die woongebouwen is er in dit deelgebied weinig ruimte om alle principes voor het Rondje Stadseiland (zoals behoud bomen, inpassing rond de woongebouwen, vrijliggend fietspad) in te passen zonder het bestaande park aan te tasten.*
*Partijen bespreken graag de mogelijkheden en wenselijkheid om hier af te wijken van het vastgestelde parkprofiel en eventueel een uitzondering op de ontwerpprincipes te maken.*
*De Raad heeft in 2022 al het ontwikkelkader Rondje Stadseiland vastgesteld en partijen zien dat demoties en amendementen die daarbij zijn aangenomen goed zijn verwerkt. We willen dus nadrukkelijk niet het debat over de leidende principes en algemene kaders voor het hele rondje overdoen.*

Dossier 4459 voorblad
Raadsbrief Uitvoeringsprogramma oeverpark RSE
Uitvoeringsprogramma oeverpark Rondje Stadseiland 2024-2026

12.1 Petitie Rondje Stadseiland Park Oog in Al
Petitie Rondje Stadseiland Park Oog in Al
Argumentatiedocument - fietspad door het park aan het Jan van Gilsehof
Toelichting bij de argumentatie petitie
Fietspad Oog in Al door park
Inbreng buurt over petitie Rondje Stadseiland
Alternatieve scenarios voor het fietspad door Parkzone Oog in Al

#RAAD030#

# Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (MGOR)

## 16 januari 2025 – Behandelvoorraad

Vergadercyclus

- RIB avond 4 februari 2025
- MGOR 13 februari 2025
- RIB avond 11 maart 2025
- MGOR 20 maart 2025

## MGOR 13 februari 2025

- Beantwoording Schriftelijke vragen Passen al deze projecten wel in het mobiliteitsplan 2040? (CDA, UtrechtNu!, Stadsbelang Utrecht, Utrecht Solidair), 60 minuten
- Raadsbrief Plan van Aanpak Rekenkameronderzoek 'Vergroening, van droom naar daad' (EenUtrecht, VVD, Volt, Stadsbelang Utrecht, ChristenUnie, Groen Links, CDA, Partij voor de Dieren), 90 minuten

## Te verwachten raadsvoorstellen (op basis van de lange termijnagenda (LTA) van het college)

| | *Beleidsveld* | *Verwachte planning* |
|---|---|---|
| | *Mobiliteit* | |
| 1. | Voorkeursalternatief MIRT verkenning OV en Wonen | Q2 2025 |
| | *Groen* | |
| 2. | Zienswijzen Recreatieschap Stichtse Groenlanden 4-jarig uitvoeringsplan en financieel perspectief | Q2 2024 -> Q2 2025 (volgt uit brief SGL) |
| | *Openbare ruimte* | |
| 3. | Visie/beleidsnota Ondergrond | Q3 2024 -> Q2 2025 (volgt uit LTA college) |
| 4. | Omgevingsplanregels klimaatadaptatie en water | PM |
| | *Werven* | |
| | Geen onderwerpen | |
| | *Dierenwelzijn* | |
| | Geen onderwerpen | |
| | *Markten en Havens* | |
| | Geen onderwerpen | |

Overzicht raadsbrieven commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 28 november 2024 t/m 8 januari 2025

| Ontvangstdatum | Beleidsveld | Onderwerp |
|---|---|---|
| 28-11-2024 | Groen | Raadsbrief Groen, Dierenwelzijn en Openbare Ruimte verzamelbrief Q4 2024 |
| 05-12-2024 | Markten en havens | Raadsbrief Voornemen ligplaatswijziging Havenatlas Noordersluis |
| 23-12-2024 | Mobiliteit | Raadsbrief Faillissement aanbieder deelbakfietsen |
| 18-12-2024 | Mobiliteit | Raadsbrief Vaststelling geactualiseerd verkeersmodel VRU 3.5 |
| 04-12-2024 | Mobiliteit | Raadsbrief Voortgang evaluatie Keurmerk Taxi Utrecht |
| 03-12-2024 | Mobiliteit | Raadsbrief Voortgang programma verkeersveiligheid najaar 2024 |
| 03-12-2024 | Mobiliteit | Raadsbrief versnellen 30 km aanpak |

Gemeente Utrecht

# Verslag openbare ochtendvergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare ruimte

| | |
|---|---|
| **Datum** | 5 december 2024 |
| **Locatie** | Stadhuisbrug 1, Utrecht |
| **Verslag door** | dhr. C. de Bouter (Notuleerservice Nederland) |
| **Vaststelling verslag** | |

## Aanwezigen

De voorzitter, dhr. H. Stellinga (CDA), de wethouder, mw. R. Streefland, de commissiegriffier mw. M. Friele, de leden dhr. D. Bosch (UtrechtNu!), dhr. F. Dekkers (GL), dhr. R. van der Graaf (CU), mw. R. Heijne (GL), mw. Y. Hessel (Utrecht Solidair), mw. J. Kool (VOLT), dhr. C. Nyqvist (Stadsbelang Utrecht), mw. T. O'Connor (EenUtrecht), dhr. M. de Pagter (VVD), mw. A. Sasbrink (PvdD), dhr. R. Snijder (Student & Starter), dhr. T. Stam (PvdA), mw. N. Stylianou (D66), dhr. M. Usta (DENK), dhr. J. Vasters (D66), mw. J. Zwinkels (CDA)

## Verslag openbare ochtendvergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare ruimte


1. Opening ..... 2
2. Vaststellen agenda 5 december 2024 ..... 2
3. Vaststellen ingekomen agenderingen ..... 2
4. Verslagen ..... 4
5. Toezeggingen/moties ..... 4
6. Ingekomen stukken ..... 5
7. Raadsvoorstel Uitgangspunten voor de samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren bij het herstel van het wervengebied ..... 5

Lijst van toezeggingen ..... 23

# 1. Opening

De **voorzitter** opent de vergadering om 10.02 uur en heet de aanwezigen en de mensen thuis welkom. Hij heeft geen mededelingen. Hij constateert dat er ook geen mededelingen van commissieleden en van het college zijn.

# 2. Vaststellen agenda 5 december 2024

De **voorzitter** wijst erop dat de commissieleden en hij gezamenlijk de verantwoordelijkheid hebben om de onderwerpen binnen de vastgestelde tijd te bespreken. Het Heerlijke Avondje is gekomen en het zou fijn zijn voor de gezinsleden van de leden, als de vergadering tijdig stopt. Hij denkt dat dit lukt, er is maar één inhoudelijk agendapunt. Hij vraagt de leden op elkaar aan te sluiten en interrupties en antwoorden kort te houden. Hij stuurt daarop. In de app is door de heer Bosch voorgesteld om het debat over de knip in de Catharijnesingel te verplaatsen naar een later moment. Spreker vraagt de heer Bosch dit voorstel toe te lichten.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) wil dat debat voeren met de nieuwe wethouder Mobiliteit en liever niet met een vervanger. In de tweede plaats heeft zijn fractie nog een aantal technische vragen uitstaan die niet zijn beantwoord. Daarom heeft hij de commissieleden verzocht het debat te verdagen. Uiteindelijk zijn er voldoende duimen omhoog gegaan om dat te doen, vandaar zijn verzoek. De commissie moet dat natuurlijk nog wel vaststellen.

De **voorzitter** ziet dat er geen andere leden zijn die hierover iets willen zeggen. Hij constateert dat de commissie dit agendapunt doorschuift naar de volgende vergadering en dat zij de gewijzigde agenda vaststelt.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) wil zeker weten of dat dan met de tijd van nu is.

De **voorzitter** wilde daar net iets over zeggen. Hij wijst erop dat met het verschuiven van dit agendapunt de spreektijden gehandhaafd blijven. Als leden de volgende keer iets willen inbrengen over het punt Catharijnesingel, dan is het zaak vandaag niet alle spreektijd op te maken voor inhoudelijke onderwerpen die de commissie vandaag behandelt. De commissie heeft dus de spreektijd voor dit onderwerp en de volgende keer voor de Catharijnesingel.

# 3. Vaststellen ingekomen agenderingen

De **voorzitter** merkt op dat de volgende vergadering op 16 januari 2025 is. Voor 14 januari 2025 is een raadsinformatiebijeenkomst (RIB) van zestig minuten gepland over de parkeerapp. Dit is geagendeerd door de heer De Pagter. De griffie ontvangt graag op korte termijn een schriftelijke agendering. De behandeling in de commissie is twee dagen na de RIB. Dat is vrij kort op elkaar. Hij weet niet of commissieleden daar iets over willen zeggen. Spreker vraagt de heer De Pagter hoeveel tijd hij hieraan wil besteden in de commissie.

De heer **De Pagter** (VVD) meent dat de vorige keer de tijd al is besproken. Er waren in elk geval veel fracties die mee wilden doen. Voor het onderwerp is gauw anderhalf uur nodig. Hij probeert de tekst vandaag rond te sturen.

De **voorzitter** constateert dat hierop geen reacties komen. Dan wordt het dus negentig minuten. Bij de vergaderstukken zitten geen ingekomen agenderingen, maar spreker heeft begrepen dat verschillende commissieleden nog iets willen agenderen.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) heeft twee onderwerpen die zij wil agenderen. Het ene is de brief over het Rondje Stadseiland in combinatie met de petitie die de raad zojuist heeft ontvangen. Zij heeft van het college begrepen dat er nog wel ruimte is om dingen mee te geven. De agenderingstekst zou zijn: Kijken wat de commissie nog wil zeggen om van de kaders te mogen afwijken. Zij merkt hierbij op dat zij tussen de aanbieding van de petitie en deze vergadering nog niet genoeg tijd heeft gehad om te kijken wat die alternatieven zijn. Als die er niet zijn, kan deze agendering weer worden ingetrokken. Het tweede punt dat zij wil agenderen is de raadsbrief over de

Taxiverordening. In die gisteren ontvangen brief wordt een aantal maatregelen aangekondigd om de kwaliteit te verbeteren. De PvdD wil daar nog iets aan toevoegen.

Mevrouw **Stylianou** (D66) brengt naar voren dat haar fractie graag meedoet met de agendering voor de petitie.

De **voorzitter** vraagt mevrouw Sasbrink hoeveel tijd zij nodig denkt te hebben.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) merkt op dat de PvdD de enige fractie is die wil ingaan op de Taxiverordening. Het kan in een kwartier, tenzij iemand zich hierbij aansluit.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) wil zich juist bij de agendering van die Taxiverordening aansluiten.

De **voorzitter** stelt vast dat de commissie instemt met zijn voorstel om de taxiverordening voor een halfuur te agenderen

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) kan in de app niet terugvinden welke fracties allemaal mee wilden doen met her Rondje Stadseiland. Van dat aantal hangt het af.

De **voorzitter** vraagt de leden wie mee wil agenderen.

De heer **De Pagter** (VVD) weet niet of het nodig is dit te agenderen. Daar worstelt hij even mee.

De **voorzitter** constateert dat vijf of zes fracties voor agendering zijn. Hij vraagt of een uur voldoende is.

De heer **Dekkers** (GL) denkt dat het korter kan. Hij zou in elk geval een heel korte inbreng hebben. Het moet in een halfuur of driekwartier kunnen.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) denkt dat alle leden wel ongeveer hetzelfde willen. Driekwartier zou ook wel kunnen, maar zij vindt het heel lastig, wanneer vijf fracties ook iets willen zeggen.

De **voorzitter** concludeert dat het driekwartier wordt. De commissie heeft het zelf in de hand. Als de commissie heel uitgebreid gaat debatteren, gaat zij over haar tijd heen.

De heer **Vasters** (D66) geeft aan dat D66 gisteren via de app en de mail heeft meegedeeld dat zijn fractie de versnelde aanpak 30 km/uur wil agenderen. Twaalf fracties willen mee agenderen. Er lijkt brede steun te zijn. Daarom lijkt het hem goed hiervoor in elk geval negentig minuten uit te trekken.

De **voorzitter** hoort van de griffie dat het misschien wel 120 minuten moet worden.

Mevrouw **Hessel (**Utrecht Solidair**)** agendeert ook mee.

De heer **Vasters** (D66) zou voor de zekerheid 120 minuten willen voorstellen.

De **voorzitter** noteert 120 minuten.

Mevrouw **O' Connor** (EenUtrecht) merkt op dat haar fractie vanochtend heeft aangekondigd de raadsbrief over het plan van aanpak van het Rekenkameronderzoek 'Van droom naar daad' te willen agenderen. Zij denkt aan negentig minuten.

De **voorzitter** ziet dat VOLT. PvdD, D66, VVD en GL willen mee-agenderen.

De heer **Van der Graaf** (CU) meent dat erbij stond in de mededeling dat het ook mogelijk is dit in de volgende commissievergadering te behandelen, dus die van 13 februari 2025 en niet in die van 16 januari 2025. Hij ziet het lijstje agenderingen al aardig oplopen. Misschien is het voor het oplossen van de puzzel gemakkelijker om dit punt mee te nemen naar 13 februari 2025. De CU agendeert dan graag mee.

De **voorzitter** ziet dat een aantal fracties een voorkeur heeft voor negentig minuten. Hij ziet dat de commissie instemt met negentig minuten.

De heer **Van der Graaf** (CU) merkt op dat de CU in de app een agendering heeft aangekondigd. Er speelt nogal wat rond het fiets-parkeren bij stations. Bij Utrecht Centraal is de Jaarbeursstalling al een tijdje gesloten. Dat heeft impact op andere stallingen in dat gebied. Ook heeft de commissie een brief gekregen over fiets-parkeren bij het station Vaartsche Rijn. Het leek de CU goed een wat breder debat te agenderen. Acht fracties stemmen daarmee in. Hij denkt dat hiervoor in elk geval negentig minuten moet worden uitgetrokken.

De **voorzitter** stelt vast dat de commissie instemt met zijn voorstel hiervoor negentig minuten uit te trekken.

De heer **Van der Graaf** (CU) noemt voor de griffie de fracties die in ieder geval meedoen: UtrechtNu!, PvdA, VVD, VOLT, Student & Starter, D66, de heer Paalman en GL.

De **voorzitter** constateert dat er verder geen voorstellen voor agendering zijn.

De heer **De Pagter** (VVD) heeft en punt van orde. Volgens hem is niemand van het CDA aanwezig, behalve dan de voorzitter. Het CDA had ook nog iets aangekondigd en dat is hier niet besproken.

Dit plaatst de **voorzitter** voor een dilemma. Mevrouw Zwinkels zit in de Adviescommissie Controle en Financiën. Misschien kan iemand anders voor het CDA  waarnemen.

Mevrouw **Hessel** (Utrecht Solidair) agendeert mee met het CDA.

De **voorzitter** constateert dat dit punt in elk geval is geagendeerd. Hij vraagt of mevrouw Hessel ook gedachten heeft over de lengte van de spreektijd.

Mevrouw **Hessel** (Utrecht Solidair) meent dat hiervoor ruim de tijd moet worden genomen. Er valt immers heel veel over te zeggen. Zij zou er zestig of negentig minuten voor uittrekken, afhankelijk van wie meedoet.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) hoeft niet mee te agenderen. Maar mevrouw Zwinkels heeft wel de hele commissie gemaild dat de gewenste behandeltijd zestig minuten is, met een goede motivering daarvoor.

De **voorzitter** stelt, met dank aan mevrouw Hessel voor het waarnemen voor mevrouw Zwinkels, voor het te agenderen voor zestig minuten. Dat wordt dan waarschijnlijk wel februari 2025.

De heer **De Pagter** (VVD) meent dat het punt van EenUtrecht sowieso naar februari 2025 zou gaan.

De **voorzitter** hoort van de griffie dat er dus nog een punt is dat naar februari 2025 gaat. Het punt van mevrouw Zwinkels gaat dan dus naar februari 2025.

Mevrouw **Hessel** (Utrecht Solidair) lijk dat prima.

## 4. Verslagen

De **voorzitter** deelt mee dat de griffie geen tekstuele opmerkingen heeft ontvangen over de verslagen van de vergaderingen van deze commissie van 17 en 24 oktober 2024. Hij stelt vast dat iedereen akkoord gaat met de verslagen. Die zijn daarmee vastgesteld.

## 5. Toezeggingen/moties

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) heeft een opmerking over toezegging 793. Daarin staat dat in de voortgangsrapportage Verkeersveiligheid van het najaar ook informatie zou worden opgenomen

over busvervoer en over dieren. Het gaat de PvdD er vooral om dat in de brief die de commissie gisteren ontving niets staat over dieren, terwijl er de vorige keer wel iets over stond. Die gegevens moeten er wel zijn. Voor de PvdD is deze toezegging niet op een afdoende manier ingevuld.

De heer **Snijder** (Student & Starter) merkt op dat bij een motie uit 2021 van zijn oude collega mevrouw Sturkenboom geen fatale termijn staat. Zijn fractie vraagt zich echter wel af of er nog iets gaat komen en of er nog over wordt nagedacht. Hij begrijpt dat wethouder Streefland hier geen antwoord op kan geven, maar hij vraagt er toch naar.

De **voorzitter** vraagt naar de titel, het nummer en het jaar van de motie. Dan kan de wethouder in U-reka kijken.

De heer **Snijder** (Student & Starter) deelt mee dat de titel is 'Poen voor opschaling groen'. De motie is op 15 juli 2021 ingediend.

Wethouder **Streefland** kan nu nog niet reageren. Maar het college zal zorgen voor een antwoord.

## 6. Ingekomen stukken

De **voorzitter** heeft zojuist een petitie in ontvangst mogen nemen over Rondje Stadseiland Oog in AL. Het voorstel is deze in handen te stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord. Hij vraagt of iedereen daarmee akkoord gaat. Later komt er ook een debat over, het is geagendeerd.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) verzoekt het afschrift van dat antwoord ook actief naar de commissie te sturen zodat dat eventueel bij het debat kan worden betrokken.

De **voorzitter** begrijpt van de wethouder dat dat mogelijk is. Hij constateert dat hiermee de lijst van ingekomen stukken is vastgesteld. Verder staat een brief over uitgangspunten voor de samenwerking met keldereigenaren op de lijst van ingekomen stukken met het voorstel deze allemaal te betrekken bij het debat van zo meteen. Hij constateert dat iedereen hiermee akkoord gaat.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) heeft iets dat eigenlijk een punt van orde is. Hij ziet dat hier vandaag wordt gefilmd. Waar is dat voor?

Mevrouw **Friele** antwoordt dat wordt gefilmd voor een documentaire over de werven. Aangezien dat onderwerp nu op de agenda staat worden hier ook beelden gemaakt.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) heeft daar geen probleem mee. Hij was benieuwd waarom er werd gefilmd.

Mevrouw **Friele** merkt op dat dit in de appgroep was aangekondigd.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) heeft dat gemist.

De **voorzitter** schorst de vergadering om 10.22 uur en heropent deze om 10.28 uur.

## 7. Raadsvoorstel Uitgangspunten voor de samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren bij het herstel van het wervengebied

De **voorzitter** licht toe dat met dit voorstel de uitgangspunten worden vastgelegd voor het vervolg van de samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren bij het herstel van het wervengebied. Het is een raadsvoorstel, het onderwerp wordt dus in twee termijnen besproken. Er is voor dit punt negentig minuten gereserveerd.

Mevrouw **Heijne** (GL) wijst erop dat de situatie heel anders is dan een paar jaar geleden. Het was een ingewikkeld dossier waarbij de verhouding tussen gemeente en keldereigenaren een dieptepunt bereikte. Een oplossing voor herstel en kostenverdeling was nog ver uit beeld. Nu is het geheel anders. In een zorgvuldig proces met keldereigenaren wordt gewerkt aan herstel van vertrouwen en wordt een basis gelegd voor samenwerking om het kostbare erfgoed te herstellen en te behouden. Daarvoor wil zij het college, de ambtenaren en zeker ook de keldereigenaren hartelijk danken. Nu liggen de uitgangspunten voor een financiële regeling en de samenwerking tussen keldereigenaren en gemeente voor. Dit voorstel gaat in een andere richting dan die waarin college en raad in 2021 zochten. Toen werd meer gedacht in termen van schadevergoeding, nu wordt ingezet op een bijdrage in het herstel. Voor GL is in dit dossier het allerbelangrijkste het behoud en het herstel van het erfgoed. GL ziet dit als een gedeelde verantwoordelijkheid voor gemeente en eigenaren. Daarom is het ook belangrijk dat partijen goed samenwerken. Een financiële regeling moet eenvoudig zijn en zekerheid bieden, maar moet ook tegemoetkomen aan deze gedeelde verantwoordelijkheid. GL vindt het ook belangrijk dat zorgvuldig wordt omgegaan met publiek geld. GL ziet het belang van het ontzorgen van de eigenaren. Door het inkijkje dat de commissie kreeg tijdens de technische sessie werd spreekster duidelijk hoe complex dit is. Zij had zich dit niet gerealiseerd en kan begrijpen dat meer mensen zich dat niet realiseren. Zij kan zich voorstellen dat een eigenaar daar echt niet alleen voor wil staan. Het lijkt GL verstandig om kennis en ervaring te bundelen. Het is goed dat de gemeente hierin de regie voert en dit samen met de eigenaren doet. De voorliggende uitgangspunten en de financiële regeling voldoen aan wat voor GL belangrijk is in dit dossier. Haar fractie steunt dit voorstel.

De heer **De Pagter** (VVD) ziet het herstel van de werven als een omvangrijk en vooral ook belangrijk project. De monumentale middeleeuwse werfkelders zijn wereldwijd bekend als een uniek stuk erfgoed. Zij moeten behouden blijven voor toekomstige generaties. Het is ook een ontzettend complex project, met veel belangen. Dat hebben college en raad in de afgelopen jaren wel gemerkt. De VVD heeft dit dossier altijd kritisch gevolgd. In het verleden hebben helaas veel keldereigenaren het vertrouwen in de aanpak van de gemeente verloren. Dankzij een commissie van wijzen is sinds 2021 het tij langzaam gekeerd. De VVD stelde al bij de vaststelling van het programmaplan in 2021 voor om ruimhartig te zijn bij het herstel van de kelders en ervan uit te gaan dat veel schade aan de kelders is veroorzaakt door de gemeente, het zogenaamde bewijsvermoeden. Toen steunde de raad dat nog niet. Zijn fractie is heel blij om te zien dat het college na het opdoen van twee jaar ervaring nog een stap verder gaat. In plaats van allerlei onderzoeken te laten uitvoeren naar oorzaken van schade in elke individuele kelder gaat de gemeente nu bijdragen in de herstelkosten of zelfs het opdrachtgeverschap overnemen. Dat is een goede stap, de VVD is daar positief over. Ook is de VVD blij met het draagvlak dat er is onder de keldereigenaren, getuige de steun van de Vereniging De Utrechtse Werfkelders. De rust lijkt teruggekeerd te zijn in dit dossier. Hij complimenteert iedereen die daarbij betrokken is daarmee.

De heer **Stam** (PvdA) hoort de heer De Pagter veel spreken over het draagvlak bij de keldereigenaren. Dat is ook heel belangrijk, maar hoe behoudt de gemeente het draagvlak in de stad? Er wordt best wat publiek geld gebruikt om particuliere kelders te onderhouden.

De heer **De Pagter** (VVD) denkt dat het draagvlak in de stad bij dit dossier geen probleem is. Iedereen wil dat die werfkelders behouden blijven voor volgende generaties. Niemand wil ingestorte werfkelders als gevolg van zwaar verkeer dat eroverheen gaat omdat er onenigheid is over schade. De gemeente moet hier gewoon de schouders onder zetten.

De heer **Stam** (PvdA) stelt dat natuurlijk ook de PvdA vindt dat dit probleem moet worden aangepakt. Maar hoe ziet de heer De Pagter de balans tussen het gebruik van publiek geld en het onderhoud van particuliere kelders? Waar ligt voor de VVD de grens?

De heer **De Pagter** (VVD) vindt het eigenlijk jammer dat de PvdA deze vraag stelt. Daarmee wordt de discussie opnieuw geopend. De gemeente moet ruimhartig zijn, juist om deze kelders te herstellen. Voor een groot deel is schade veroorzaakt door zwaar verkeer of door andere oorzaken die bij de gemeente liggen, andere schade misschien niet. Juist om te voorkomen dat moet worden bekeken welke schade nu precies is veroorzaakt door wat vindt de VVD het belangrijk dat de gemeente ruimhartig gaat compenseren met een bijdrage in de herstelkosten zodat de kelders behouden blijven. Dit soort discussies helpt daar niet bij, de gemeente moet juist heel goed bijdragen. De VVD maakt zich nog wel zorgen over drie aspecten van dit voorstel. Dat

zijn in de eerste plaats de risico's van het overnemen van het opdrachtgeverschap. Het klink aantrekkelijk om dat volledig over te nemen en er komt heel veel op keldereigenaren af. Het is ook logisch dat de gemeente de opgedane ervaring met aannemers kan benutten bij het herstel van de werfkelders, maar daar zitten ook risico's aan. Wat gebeurt er, als er toch meer kosten zijn bij het herstel dan verwacht? Wat gebeurt er, als iets misgaat? Hoe brengt het college dit soort risico's en andere in kaart? Hoe zorgt het college ervoor dat zowel de eigenaren als de raad goed op de hoogte worden gehouden van die risico's zodat de raad kan bijsturen? Het blijft een groot project met inderdaad veel publiek geld.

Mevrouw **Heijne** (GL) wijst erop dat dit project onderdeel is van de Regeling risicovolle projecten. Zoekt de heer De Pagter naar iets aanvullends of zou dat een goede manier zijn om dit dossier te blijven volgen zoals de gemeente al jaren doet.?

De heer **De Pagter** (VVD) lijkt dit een heel goede manier om dit te volgen. Maar het lijkt hem ook van belang dit soort punten mee te nemen. Het tweede punt van zorg is het meedoen van keldereigenaren. Voor al die kelders als erfgoed in deze gemeente is het van belang dat zoveel mogelijk eigenaren meedoen met het herstelprogramma. De regeling moet ook zo aantrekkelijk zijn dat vrijwel alle keldereigenaren, en liefst allemaal, gaan meedoen. Hij meent dat het college dat met de VVD eens is. Er is ook nog een groep keldereigenaren die niet zo positief is over dit voorstel. De raad heeft daar enkele dagen geleden ook nog een mail van ontvangen. Hoe houdt het college die groep aangehaakt en hoe betrekt het college uitdrukkelijk die groep bij de uitwerking? Is het college bereid om actief het gesprek te blijven voeren met keldereigenaren die twijfelen of zelfs niet meedoen, als hun kelder aan de beurt is? De VVD blijft graag op de hoogte van het aantal keldereigenaren dat wel en dat niet meedoet aan en van de redenen om niet mee te doen. Dat kan gebeuren bij dat soort rapportages. Kan de wethouder dat toezeggen? Sprekers derde punt betreft de besparing die dit voorstel oplevert. De VVD zou het onverstandig vinden, als het college zich bij de komende voorjaarsnota rijk gaat rekenen en het budget voor het kelderherstel gaat verlagen en dat geld b.v. gaat gebruiken voor het opvullen van gaten in de gemeentelijke begroting. De VVD wil van de wethouder een toezegging dat het college het budget pas gaat verlagen, als er een aantal jaren echt ervaring is opgedaan met deze regeling zodat er een goed beeld is van de risico's en de bereidheid van keldereigenaren om mee te doe. De VVD wil het budget voorlopig echt intact houden voor dit belangrijke project.

Mevrouw **Kool** (VOLT) hoort dat de VVD zich lyrisch uitspreekt over de wonderschone grachten en de binnenstad. Dat is terecht. Aangezien een deel van de schade is veroorzaakt door verkeer over de grachten vroeg zij zich af of de VVD ook openstaat voor b.v. beperking van het autoverkeer in de binnenstad of voor een autovrije binnenstad.

De heer **De Pagter** (VVD) stelt dat de schade voor een heel groot deel wordt veroorzaakt door zwaar verkeer. In de vorige raadsperiode heeft de VVD het college aangemoedigd daartegen maatregelen te nemen. Die maatregelen zijn uiteindelijk gelukkig genomen. De binnenstad helemaal autovrij maken is een heel andere discussie. Dat raakt ook de keldereigenaren zelf, die hebben ook een auto. Dat is iets van een andere orde en voor een ander moment.

Mevrouw **Kool** (VOLT) erkent dat het vrachtverkeer gelukkig aan banden is gelegd. Maar vrachtverkeer is niet de enige veroorzaker van schade. Elektrische auto's zijn b.v. een stuk zwaarder dan auto's met fossiele brandstof. Zij zegt niet dat de binnenstad onbereikbaar moet worden voor alle bewoners, maar beperking van autoverkeer lijkt haar een heel logische stap. Is de VVD het hiermee eens?

De heer **De Pagter** (VVD) vindt dit echt een discussie voor een ander moment. Mevrouw Kool kent het algemene standpunt van de VVD over het beperken van autoverkeer. Dat kan alleen, als er draagvlak voor is onder omwonenden en bewoners. Dat kan niet zomaar vanuit de gemeente worden opgelegd. Er moet dan weer een gesprek worden gevoerd met de buurt. In eerste instantie is de VVD hier niet voor.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) gaat in op de wens van de heer De Pagter om het budget in stand te houden. Dat lijkt de PvdD ook heel verstandig, maar door de wijziging in de vorm waarin de gemeente de bewoners tegemoet komt is misschien het einde zoek. Heeft de heer De Pagter er

vertrouwen in dat dit budget genoeg is om aan de behoefte aan al die subsidies en tegemoetkomingen te voldoen?

De heer **De Pagter** (VVD) voorziet dat de gemeente heel veel gaat besparen op al die onderzoekskosten om voor individuele kelders te bekijken welke schade nu precies door wie en wat is veroorzaakt en wie die schade moet vergoeden. Met dit voorstel gaan die kosten weg. Het is een ruimhartige regeling om te voorkomen dat de gemeente in een juridisch conflict terechtkomt. Hij denkt dat er op deze manier geld overblijft, maar dat moet blijken. Daarom wil hij wachten totdat er in de komende jaren ervaring is opgedaan.

Mevrouw **Stylianou** (D66) begint namens D66 met complimenten over het proces. Haar fractie ziet ook die verschuiving. Het is mega-complex en zij denkt dat het college en de ambtenaren erin slagen om hier de juiste toon te vinden en ook om comfort te creëren voor de raad en in toenemende mate ook voor de keldereigenaren op de route die nu gezamenlijk zal worden bewandeld. Zij heeft een van de brieven genomineerd voor de Beste brief van dit jaar omdat zij vindt dat de complexiteit van het onderwerp daarin helder wordt weergegeven. Zij heeft geen grote punten bij dit raadsvoorstel, maar zij maakt zich wel zorgen over de ondernemers. Wat eraan gaat komen is best ingrijpend. Tijdens de technische sessie werd aangegeven dat het anders was dan de Amsterdamse Straatweg waar vanmiddag over wordt gesproken, maar zij vindt het toch ergens hetzelfde. Er gaat immers een weg open, zaken moeten dicht voor langere tijd en het heeft ook impact op de lokale economie. Daarom wil zij dat in het uitvoeringsprogramma of in een aparte brief speciaal aandacht wordt geschonken aan de ondernemers. Zij heeft daarbij drie punten. Zij wil dat er samen met de eigenaren van de kelders en de hurende ondernemers naar de planning wordt gekeken. Als er eenmaal overeenstemming is over de planning, wil zij ook dat de raad zeker weet dat ondernemers die zich later vestigen in het gebied ook op de hoogte worden gebracht van de plannen. Dat is immers niet alleen een verantwoordelijkheid van de verhuurder, maar ook van de gemeente. Voorkomen moet worden dat mensen niet weten dat hun zaak daar na een jaar dicht moet. Daarbij hoort ook het helder communiceren van de verdeling van de kosten van restauratie en renovatie zodat iedereen weet waar hij aan toe is. Een nieuwe werf en een nieuwe binnenkant die qua planning naadloos op elkaar aansluiten zou natuurlijk geweldig zijn. Ook wil D66 dat de bereikbaarheid en de toegankelijkheid zo groot mogelijk blijft. Daar kan best iets leuks van worden gemaakt. Zij denkt dan aan een soort experience in het gebied die de ondernemers samen met OvU (Oog voor Utrecht) kunnen ontwikkelen. Toen het gebied bij de Stadhuisbrug openlag is gemeten dat er gewoon minder mensen komen. Zij weet niet of het een avondlichtjestour of disco-avondshopping moet worden, maar zij wil er iets leuks van maken. Er wordt steeds gezegd dat de werven zo iconisch zijn, maar laten de gemeente en de ondernemers er dan voor zorgen dat ook dit herstel iconisch wordt. Daar moet de gemeente echt aan meewerken en zij moet niet zeggen dat het schadelijk en lastig is. Zij roept op om daar al vroeg naar te kijken.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) is benieuwd naar waar D66 dan letterlijk op doelt. De gemeente is bezig deze werfkelders te herstellen vanwege de veiligheid en hun positie als erfgoed. Het is dan belangrijk om even te kijken naar wat iconisch herstel dan zou zijn en in hoeverre de gemeente daar dan als enige met gemeenschapsgeld voor zou opdraaien.

Mevrouw **Stylianou** (D66) geeft aan dat het daar niet om gaat. Het gaat meer om het faciliteren van ideeën. Het CMU (Centrummanagement Utrecht) heeft, toen hier de Stadhuisbrug openlag, gemeten dat alle winkels, ook de winkels waarvoor de straat niet open was, veel minder klandizie hebben gekregen. Als de straat een jaarlang openligt, dan doet dat echt wel iets. Daarom moet de gemeente volgens haar goede ideeën verwelkomen. Dat betekent niet dat de gemeente er een miljoen in moet stoppen om er iets leuks van te maken. Ondernemers zijn vindingrijk genoeg om daar samen een voorstel voor te doen. De gemeente kan dat dan faciliteren of in elk geval bekijken wat mogelijk is.

De **voorzitter** merkt op dat de antwoorden iets korter kunnen zijn, evenals de interrupties.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) meent dat haar vraag niet is beantwoord. Het is een tof voorstel, maar het is niet zo dat de commissie bezig is hier allerlei leuke ideeën op te doen. De commissie is gewoon serieus bezig met herstel in een ontzettend complexe operatie die de gemeente samen

met de bewoners en de ondernemers wil uitvoeren. Zij begrijpt nog steeds niet waar D66 over begint en waar die fractie op uit is.

Mevrouw **Stylianou** (D66) is wel verrast. Zij is benieuwd naar wat de inbreng van het CDA straks zal zijn over ondernemers. D66 maakt zich zorgen om die ondernemers en wil naast een goede planning en alles wat zij haar inbreng heeft genoemd ook de ondernemers ondersteunen om het een beetje meer dragelijk voor hen te maken. Het is geen leuk vooruitzicht dat iemands zaak een jaar dicht gaat en daar niets tegenover staat. Er is ook geen recht op nadeelcompensatie. Dat heeft de commissie gehoord tijdens de technische sessie.

De **voorzitter** vraagt mevrouw Stylianou iets korter te zijn.

Mevrouw **Zwinkels** meent dat dit een heel andere casus is dan de Amsterdamse Straatweg. Mevrouw Stylianou zal de inbreng daarover van het CDA nog horen. Dat is een stuk negatiever en meer verwijtend richting college dan bij dit dossier. Daar heeft de gemeente het totaal laten liggen. De gemeente heeft daar de ondernemers echt in de problemen gebracht. Dat is iets heel anders dan wat hier plaatsvindt. Bij de Amsterdamse Straatweg heeft de gemeente een heleboel dingen gecombineerd.

De **voorzitter** vraagt mevrouw Zwinkels wat haar vraag is.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vraagt aan D66 waarom deze fractie die vergelijking maakt en het vergelijkbaar maakt met dit dossier. Die parallel vindt zij gewoon onterecht.

Mevrouw **Stylianou** (D66) zegt alleen maar dat de gemeente moet leren dat zij bepaalde situaties voor kan zijn. Dat het heel ingrijpend kan zijn voor de ondernemer erkent het CDA volgens haar. Spreekster meent dat de gemeente wel meer aandacht kan geven aan hoe zij de ondernemers kan helpen in plaats van te zeggen: “Sorry, je zaak moet een jaar dicht en succes ermee”.

De heer **Stam** (PvdA) vraagt of D66 met bijdragen compenseren vanuit de gemeente bedoelt dat een bedrijf geen eigen bijdrage hoeft te leveren aan kelderonderhoud.

Mevrouw **Stylianou** (D66) ontkent dit. Zij heeft helemaal niets gezegd over eigen bijdragen. Haar mening daarover is conform het voorstel. Spreekster heeft nog één puntje. Tijdens de technische sessie werd aangegeven dat er een kostenplafond wordt uitgewerkt of dat er in ieder geval wordt gekeken of dat dat kan worden opgenomen in de kostenberekening. D66 kijkt uit naar wat de effecten van zijn.

De heer **Van der Graaf** (CU) brengt naar voren dat ook de CU de inspanningen waardeert van keldereigenaren, ambtenaren, college en vele anderen om te komen op het punt waar dit project nu op staat. Het is een complexe situatie rond de werfkelders en er mag gezegd worden dat er nu een regeling ligt die op een ruim draagvlak rekent en waaraan hard is gewerkt. Hij dankt daarvoor. De uitgangspunten, waaronder de geclusterde aanpak, het vereenvoudigen van het opdrachtgeverschap en de nadruk op de samenwerking, laten zien dat er oog is voor de behoeften van de keldereigenaren en de maatschappelijke opgave in dit unieke gebied. De CU wil nog wel een aantal punten meegeven. Het eerste punt is de actieve ondersteuning bij financiën en planning. De CU vindt het belangrijk dat de keldereigenaren niet alleen worden geholpen bij de praktische uitvoering van het herstel, maar ook bij het inzichtelijk maken van de financiële consequenties. Veel eigenaren en zeker particulieren ervaren veel onzekerheid over de financiële situatie, als zij aan dit project beginnen. Daarom pleit hij voor die bijdrage, maar ook voor een duidelijke financiële ondersteuning. Kunnen keldereigenaren ook bij de gemeente terecht voor hulp bij het maken van een overzicht van de kosten en beschikbare subsidies? Spreker pleit ook voor financieel advies via de gemeente of via partners waarnaar kan worden verwezen om eigenaren te helpen om goede keuzes te maken. Ook zouden de eigenaren met beperkte middelen van betalingsregelingen gebruik moeten kunnen maken. Zijn volgende punt is de betrokkenheid van keldereigenaren tijdens het proces. De CU ziet in het voorstel een belangrijke rol voor de gemeente als regisseur en opdrachtgever. Dat wordt in dit voorstel ook duidelijk uitgewerkt. Tegelijkertijd blijft het voor de CU belangrijk dat de keldereigenaren nadrukkelijk betrokken blijven bij het proces zodat zij zich gehoord voelen. Een heldere en tijdige communicatie is belangrijk. Hij vraagt het college om dat goed te laten functioneren zoals dat nu gebeurt.

Regelmatige updates zijn nodig en eigenaren moeten laagdrempelig vragen kunnen stellen. Ook moeten waar dat mogelijk is keuzemogelijkheden worden aangegeven. Het opdrachtgeverschap gaat naar de gemeente, maar het is echt belangrijk dat waar eigenaren mee kunnen denken zij zelf ook keuzes kunnen blijven maken b.v. bij de afwerking. Zijn derde punt is langdurige zorg. De CU steunt het voorstel om ook de onderhoudsplicht na herstel goed vast te leggen. Het is belangrijk dat de afspraken helder en eerlijk worden geformuleerd en zijn fractie ziet kansen om daarvoor een gemeentelijk aanspreekpunt voor advies en ondersteuning te organiseren, maar ook om inspecties te blijven faciliteren. Natuurlijk zijn er ook keldereigenaren die in een kwetsbare positie zitten, die de financiële middelen niet hebben of worden geconfronteerd met een acute schade. Daarvoor is misschien een stukje maatwerk nodig. Hij verzoekt de wethouder in te gaan op de vraag hoe de gemeente ermee om gaat, als er acuut echt iets nodig is en de financiële middelen beperkt zijn. Is er los van deze regeling ook aandacht voor een stukje maatwerk daarin? Dit voorstel vormt een goede basis om de Utrechtse werfkelders goed te kunnen herstellen en de eigenaren te ondersteunen en te ontzorgen. De CU pleit er wel voor om te blijven zorgen voor de mensen achter de kelders en aandacht te blijven houden voor de mensen in een kwetsbare positie.

De heer **Stam** (PvdA) sluit zich graag aan bij de woorden van dank van mevrouw Heijne en de heer Van der Graaf. De commissie heeft het vandaag over een uitlegbare subsidieregeling voor het onderhoud van particuliere kelders. Dat woord ‘uitlegbaar’ raakt hem. Toen hij zaterdag zijn inbreng schreef hielp hij ook mee bij de voedselbank aan de Koningsweg. Hem raakte het verschil tussen twee werelden en de verschillende opvattingen over dat woord ’uitlegbaar’. In zijn gesprekken met keldereigenaren en in de talrijke debatten over dit onderwerp in de raad gaat het vooral over de uitlegbaarheid van de subsidie aan de keldereigenaren.
Maar in de wat koude garage van het Rode Kruis waar iedere wek boodschappentassen voor een week worden overhandigd gaat het over hoe hij het kan uitleggen dat de gemeente in de komende decennia 400 miljoen euro gaat uitgeven aan het onderhoud van particuliere kelders in een van de duurste delen van de stad. Hij zit ermee om dat uit te leggen. Natuurlijk wil de PvdA de werven voor de komende generaties beschermen en natuurlijk zijn de werven zo Utrechts als de Dom. Maar hij wil het ook kunnen uitleggen, als hij weer bij de voedselbank staat. Het eerste raadsvoorstel uit 2022 waarin de schuldige de herstelkosten zou betalen leek op het eerste gezicht uitlegbaar. Maar juist omdat deze regeling tot een ongelofelijke juridisering zou leiden, voor de kosten waarvan de gemeenschap toch weer zou opdraaien, is het tegendeel gebleken. Daarna is het college met dit raadsvoorstel gekomen, maar dat is niet voldoende. De PvdA heef nog een paar dingen nodig. Hij vraagt of de wethouder de volgende vijf dingen kan toezeggen:

- commerciële gebruikers van de werfkelders moeten een hogere eigen bijdrage leveren voor het onderhoud van hun kelders;
- ook eigenaren met verblijfruimtes in hun kelder moeten een hogere eigen bijdrage leveren;
- de eigen bijdrage voor het onderhoud van de kelders wordt gewoon geïndexeerd met de groei van de stad in de komende jaren.

De heer **Van der Graaf** (CU) merkt op dat college en raad juist proberen tot een regeling te komen die werkbaar is en waarin niet te veel wordt gedifferentieerd. De heer Stam vraagt dan of voor eigenaren die commercieel zijn of die ondernemers in hun kelders hebben iets anders kan worden gedaan. Wat bedoelt de heer Stam precies en wat wil hij anders en waar wordt dan het onderscheid gemaakt?

De heer **Stam** (PvdA) antwoordt dat er in het verleden eigenlijk een limiet was. Hij denkt dat dat het meest werkbaar is dat er een limiet voor de eigen bijdrage wordt gesteld. Die limiet lag in de jaren negentig op 40 %. Nu ligt die waarschijnlijk op 20% of is het een vast bedrag. Hij kan best begrijpen dat een commerciële eigenaar een andere limiet heeft dan een bewoner of iemand die daar alleen maar een kelder heeft. Dan kan het vergeleken met elkaar gaan om een ton of 5000 euro. Hij wil ook nog duidelijk maken dat iemand een lening kan aanvragen voor het onderhoud van monumenten. Voor een commerciële eigenaar is dat heel aantrekkelijk omdat de rente 1,5% is, 5% onder de marktrente.

De **voorzitter** vraagt de heer Stam niet helemaal uit te gaan spinnen hoe zo’n lening werkt.

De heer **De Pagter** (VVD) zat met stijgende verbazing naar de inbreng van de PvdA te luisteren. Het lijkt wel alsof de PvdA helemaal negeert dat de gemeente voor een heel groot deel

verantwoordelijk is voor de schade in die werfkelders. Hij begrijpt echt niet wat de PvdA wil. Ook voor een commercieel eigenaar geldt dat een heel groot deel van de schade veroorzaakt is door de gemeente. Het is toch volkomen logisch dat de gemeenschap bijdraagt aan het herstel van die schade?

De heer **Stam** (PvdA) problematiseert ook niet dat de gemeente een subsidie gaat betalen. Maar, als in het voorstel dat nu voorligt dezelfde regeling wordt toegepast als in de jaren negentig, gaat de gemeente 80% van de kosten direct betalen en 20% kan met een lening worden gefinancierd die pas bij verkoop van het huis moet worden terugbetaald. Dat is ongelofelijk goed geregeld voor de eigenaar en daar is hij blij mee omdat de werven gewoon behouden moeten worden. Tegelijkertijd moet het ook uitlegbaar zijn.

De heer **De Pagter** (VVD) verheugt het te horen dat de PvdA blij is met dit voorstel, want dan gaat hij ervanuit dat de PvdA dit gewoon steunt, ook zonder al die extra eisen die de PvdA stelt. Dat zou echt het proces enorm bemoeilijken.

Volgens de heer **Stam** (PvdA) is dat echt nodig. Het gaat immers om 400 miljoen euro die de gemeente steekt in het onderhoud van particuliere kelders. Uitgaande van 80% van de schuld voor de gemeente, wordt dat percentage al door de gemeente betaald. Hij vindt dat voor de overblijvende 20% wel een differentiatie moet worden gemaakt. Daarbij moet worden gekeken of die kelder überhaupt wordt gebruikt door een commercieel bedrijf of alleen als kelder dient. Hij meent dat dit eerlijk moet worden verteld en hij wil het liever nu regelen dan over een halfjaar.

De **voorzitter** wijst de heer Stam er nogmaals op dat het iets korter mag.

Mevrouw **Heijne** (GL) begrijpt de zorgen van de heer Stam ergens wel. Ook GL vindt het belangrijk om zorgvuldig om te gaan met publiek geld. Maar GL was juist gerustgesteld door de financiële paragraaf. Voorzien wordt dat met de voorliggende regeling juist heel veel kosten worden bespaard. De gemeente gaat hiervoor nu niet meer geld uittrekken, er is zelfs een voorzichtige taxatie dat het minder wordt. Hoe kijkt de heer Stam daarnaar?

De heer **Stam** (PvdA) onderschrijft die observatie en daarom is hij achteraf blij dat de gemeente afscheid neemt van het bewijsvermoedensprincipe omdat dat niet een werkbaar alternatief is. hij zoekt zeker naar een werkbaar alternatief, maar ook naar een politiek draagbaar alternatief. Hij vindt ook dat de gemeente een bijdrage aan het onderhoud van die kelders moet leveren, maar hij vindt niet dat dat ‘rücksichtlos’ moet gebeuren en dat de gemeente alle kosten van het herstel moet dragen. Het moet uitlegbaar zijn en daartussen is er een smaakverschil. Misschien loopt hij te hard van stapel voor de heer De Pagter, maar als de commissie het er inhoudelijk over heeft, kan hij best geloven dat iedereen in deze raad het logisch vindt dat er iets van een eigen bijdrage is van bewoners en dat die bijdrage gedifferentieerd is.

De **voorzitter** onderbreekt de heer Stam omdat deze wel heel lang is in zijn antwoorden.

Mevrouw **Heijne** (GL) begrijpt ook heel goed dat de heer Stam vindt dat er een eigen bijdrage van keldereigenaren moet komen. Die opvatting deelt GL. Daar voorzien juist deze uitgangspunten in. Ook GL zoekt wel naar wat de heer Stam wil, maar is ook een beetje bang voor een meer complexe regeling.

De heer S**tam** (PvdA) wil voorkomen dat de raad aan de voorkant te weinig richtlijnen meegeeft bij de uitgangspunten. De wethouder moet immers straks met deze uitgangspunten aan de slag en gaat in gesprek met de keldereigenaren over wat haalbaar is. Later komt het dan bij de raad en dan wil de raad het politiek afwijzen omdat die vindt dat het niet uitlegbaar is. Daarom wil hij aan de voorkant die zekerheid bieden zodat ook de keldereigenaren niet bedrogen thuiskomen, wanneer de raad zegt dat hij dit eigenlijk politiek niet kan dragen.

Mevrouw **Heijne** (GL) merkt op dat de commissie n bezig is met het vaststellen van kaders waarbinnen het college afspraken gaat maken met keldereigenaren. Haar fractie ziet dat het met deze uitgangspunten genoeg vastligt. Zij hoopt alleen dat de voorwaarden die de heer Stam stelt niet de regeling complexer maken waardoor de gemeente het risico loopt meer uit de kosten te lopen.

De heer **Stam** (PvdA) vraagt juist daarom om toezeggingen. Hij zoekt wat meer hulpmiddelen die de wethouder bij het uitwerken kan meenemen. Zijn nachtmerriescenario is dat er een politiek niet uitlegbaar voorstel naar de raad toekomt.

Mevrouw **Stylianou** (D66) hoort dat de heer Stam het heeft over eerlijkheid en zij weet dat de PvdA staat voor vertrouwen in de overheid. Er is een analyse gemaakt van wat in Groningen is gebeurd. Dat past niet een op een op wat hier speelt, maar hoe reflecteert de PvdA daarop?

De heer **Stam (**PvdA) wijst erop dat de gemeente nu echt wel een royale stap zet vergeleken met het vorige voorstel en dat de gemeente nu een subsidievoorstel gaat doen waarbij 80% van de kosten door de gemeente wordt betaald. Dat is veel royaler dan in de jaren negentig, want toen betaalde de gemeente nog maar 60%, de eigen bijdrage van de eigenaren was toen 40%. De gemeente is heel royaal bezig en daar mag best iets tegenover staan. Hij vindt dat dit iets royaals is en dat het betrouwbaar is voor de keldereigenaar, maar de PvdA vindt dat de raad dan ook eerlijk moet zeggen dat er ook wat tegenover moet staan van de eigenaren.

Mevrouw **Stylianou** (D66) vindt dat de wereld er sinds de jaren negentig wat anders uitziet en dat ook de portemonnees van de keldereigenaren er anders uitzien. Hoe legt de heer Stam uit aan de keldereigenaren, waar meermaals mee is besproken dat het zo belangrijk is dat iedereen hieraan mee gaat doen, dat er weer een lange termijnprobleem wordt gecreëerd?

De heer **Stam** (PvdA) wijst erop dat de eigenaren ook de plicht hebben de kelders te onderhouden. De gemeente voelt daar een burenplicht voor, een maatschappelijke zorgplicht. De verhouding is zo dat zij daar samen uit moeten komen. De wethouder  werkt nu aan een regeling die een handreiking is aan de keldereigenaren, maar die moet ook uitlegbaar zijn voor de hele stad en niet alleen voor de keldereigenaren. Dat is het punt waar hij steeds mee begint. Dit is het duurste deel van de stad.

Mevrouw **Stylianou** (D66) vraagt of het voor de PvdA belangrijker dat er differentiatie komt in de tarieven met als gevolg dat niet iedereen mee gaat doen. Of is het belangrijker dat de gemeente het nu goed doet, iedereen wel mee gaat doen en dat de gemeente nu geld investeert dat zij later wint?

De heer **Stam** (PvdA) meent dat dit een valse tegenstelling is. Het is volgens hem onjuist te veronderstellen dat met deze regeling iedereen mee gaat doen. Zijn fractie zoekt naar een regeling waarbij de meeste mensen meedoen en die de gemeente kan uitleggen aan de hele stad. Dit gaat over 400 miljoen euro voor de komende 35 jaar.

De **voorzitter** geeft aan dat dit de laatste interruptie is die hij nu toestaat. De heer Van der Graaf zal moeten wachten tot het einde van het betoog van de heer Stam. De heer Stam was bezig met zijn punt 3 van de toezeggingen die hij aan de wethouder vraagt.

De heer **Stam** (PvdA) was gebleven bij zijn punt dat de eigen bijdrage de komende jaren gewoon wordt geïndexeerd zodat de eigen bijdrage in 2025 wat anders is dan die in 2024. Zijn vierde punt is dat de gemeente bij veiligheidsgevaar en slecht onderhoud door de eigenaar die persoon moet wijzen op zijn onderhoudsplicht voor erfgoed. Zijn vijfde punt is dat de gemeenschap een tegenprestatie krijgt voor het geld dat de gemeente hierin steekt, bijvoorbeeld de zekerheid dat de eigenaren hun onderhoudsplicht voor erfgoed de komende jaren goed uitvoeren.

De **voorzitter** heeft met het oog op de tijd liever dat interrupties plaatsvinden aan het einde  van het betoog van de heer Stam.

De heer **Stam** (PvdA) heeft nog één grote vraag. In de jaren negentig heeft de gemeente met eenzelfde subsidieregeling grootschalig onderhoud gepleegd aan vele van deze particuliere kelders. Nu doet de gemeente dat weer. Wat kan de wethouder doen om er voor te zorgen dat de gemeente in 2060, vijf jaar na de afronding van dit traject, niet van vooraf aan moet beginnen met de eerste werf aan de Choorstraat en niet weer dezelfde subsidieregeling voor keldereigenaren moet opzetten? De wethouder heeft eerder toegezegd een beleidskader te maken voor het

aanschaffen van werven. Wanneer komt dat en kan de wethouder daarin meenemen wanneer het goedkoper wordt om als gemeente kelders aan te schaffen en huurpenningen te innen dan herhaaldelijk onderhoudskosten voor particulier vastgoed te moeten ophoesten?

De heer **Van der Graaf** (CU) heeft met stijgende verbazing de inbreng van de PvdA aangehoord.. Zij roept veel vragen op. De PvdA heeft het over een royale regeling die uitlegbaar is voor de stad. Is dat niet precies wat wordt gedaan met dit voorstel? College, ambtenaren en keldereigenaren hebben keihard gewerkt aan een regeling die goedkoper is voor de stad. De gemeente gaat immers minder geld besteden aan het opknappen van de werven en de kelders. Daarmee is het voorstel uitlegbaar voor de stad omdat de gemeente meer andere dingen kan doen, b.v. voor de voedselbank die de PvdA terecht noemt. Dit is toch veel beter uitlegbaar aan de stad dan dat wat de gemeente eerst had?

De heer **Stam** (PvdA) is het er helemaal mee eens dat de werven onderhouden moeten worden. Daarom is het belangrijk dat de keldereigenaren meedoen. Mar wat hij vraagt is helemaal niet zo spannend. Als voorbeeld noemt hij de indexatie. Hij vindt het volstrekt logisch dat een keldereigenaar in 2025 proportioneel evenveel betaalt als een keldereigenaar in 2055 en dat hij geen voordeel heeft omdat hij achteraan in de planning zit. Het is ook niet raar om te vragen dat de gemeente een eigenaar op zijn onderhoudsplicht wijst, wanneer deze de kelder slecht onderhoudt.

De heer **Van der Graaf** (CU) heeft dat verhaal van de PvdA gehoord, maar hij heeft ook gehoord dat de heer Stam zegt dat dit een royale regeling is en dat hij iets zoekt dat uitlegbaar is aan de stad. Maar dat is toch juist wat er is gebeurd? Er is gewerkt aan een regeling die uitlegbaar is omdat kosten worden bespaard en de regeling samen wordt gemaakt waarmee ook kosten worden bespaard. Uiteindelijk houdt de gemeente dus geld over voor andere dingen en tegelijkertijd neemt de gemeente haar verantwoordelijkheid voor de werven die de PvdA volgens hem terecht ook erkent.

De heer **Stam** (PvdA) stelt dat deze regeling al een stap vooruit is vergeleken met de bewijsvoering. Maar voor de PvdA is de gemeente er nog niet, juist omdat zijn fractie de dingen die hij net noemde ook belangrijk vindt. Die staan ook in het voorstel. Er wordt gezegd dat de gemeente wil differentiëren. Iemand die een kelder alleen gebruikt voor opslag wil natuurlijk geen hoge bijdrage betalen. Dat vindt hij ook gewoon logisch en daarnaar wil hij kijken. Maar daar staat wel tegenover dat, als iemand een enorme kelder heeft en die exploiteert en daar meerwaarde uit haalt, aan hem een iets hogere bijdrage wordt gevraagd.

De heer **Van der Graaf** (CU) maakt hieruit op dat de PvdA zegt dat dit al een stuk meer uitlegbaar is naar de stad, dat de gemeente al een heel aantal stappen heeft gezet, dat dat het goede is en dat er nog een paar kleine dingen nodig zijn waar die fractie een reactie op vraagt. Dan is er die andere vraag. De heer Stam zegt dat het niet terug mag komen. Maar dat is toch juist waar de gemeente voor staat? De Domtoren zal ooit ook nog eens moeten worden onderhouden en de werven zullen opnieuw de aandacht vragen. Dat is toch erfgoed waar de gemeente samen met de eigenaren verantwoordelijkheid voor draagt?

De heer **Stam** (PvdA) is het natuurlijk eens met de heer Van der Graaf dat deze werven bij Utrecht horen en dat hieraan onderhoud moet worden gepleegd. Maar als de gemeente weet dat die kosten iedere 35 jaar terugkeren, dan kan de gemeente toch een kosten-batenanalyse uitvoeren? Wanneer bepaalde kelders door hun locatie in de werven vaak schade hebben, dan kan de gemeente die toch kopen? Ook vanuit een doelmatigheidsperspectief is dat goed. Wat hij voorstelt zijn heel praktische dingen.

De heer **De Pagter** (VVD) constateert dat er een lang debat is gewest over de bizarre punten van de PvdA. Daar wil hij niet al te lang mee doorgaan. Hij wil nog wel interrumperen over het vierde punt van de heer Stam: als de schade is veroorzaakt door de keldereigenaar, moet de gemeente hem oproepen om beter onderhoud te plegen. Wil de heer Stam dan toch weer iedere kelder gaan inspecteren op schade?

De heer **Stam** (PvdA) wil dat niet. Dit project gaat tot 2055 duren. Als de gemeente in de tussentijd ziet dat een werf verloedert, dan wil de PvdA wel dat de gemeente die eigenaar wijst op

zijn onderhoudsplicht. Het heeft een nauwe relatie met het feit dat dit een gedeelde verantwoordelijkheid is. Met deze regeling zet de gemeente een goede stap in het onderhoud van het erfgoed, maar het is een gedeelde verantwoordelijkheid. De eigenaar mag ook worden aangesproken op diens verantwoordelijkheid.

De **voorzitter** vraagt nogmaals voortaan interrupties in twee zinnen te beantwoorden. Hij heeft sterk de indruk dat de heer Stam een gedeelte van zijn bijdrage herhaalt in de beantwoording van interrupties. Dat is niet noodzakelijk, de commissie heeft hem immers goed gehoord.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) dacht tijdens het interruptiedebat dat er toch veel meer dingen zijn van dit college die niet uitlegbaar zijn aan de stad. Maar dat is dan haar persoonlijke mening. De commissie weet dat het CDA in het verleden heel kritisch is geweest over dit dossier, maar vandaag wil zij een groot compliment geven. Dit voorstel straalt uit dat er een gezamenlijke verantwoordelijkheid is voor het mooie Utrechtse erfgoed en de veiligheid en dat de gemeente het begrijpelijk maakt en houdt voor de keldereigenaren voor wie dit echt ingrijpend is. Het voorstel maakt vooral duidelijk dat de principes en de uitgangspunten de goede kant op zijn gegaan. Bij het begin was dat niet vanzelfsprekend. Hiermee heeft de gemeente dialoog en vertrouwen weten te bewerkstelligen. Dat zit natuurlijk in het punt dat partijen de werkelijke herstelkosten met elkaar te gaan dragen en dat zij niet tegenover elkaar komen te staan in rechtszaken en andere zaken, maar naast elkaar gaan staan, met de inwoners. De samenwerking, de ontzorging, het van te voren weten waar men aan toe is en het zo aantrekkelijk mogelijk maken spreken het CDA enorm aan. Zij heeft alleen vragen over hoe het eruit komt te zien en hoe partijen met elkaar verder gaan. Het CDA vindt het mooi dat het geld op deze manier ten goede komt aan het herstel op basis van de werkelijke kosten, maar haar fractie is wel benieuwd of, wanneer een kelder straks echt hersteld is, daarover geen discussies ontstaan. Zij wil graag van de wethouder weten hoe dat kan worden voorkomen. Ook is het CDA benieuwd naar de clustering vanuit de gemeente als opdrachtgever waardoor het straks anderhalf jaar kost vanwege een Europese aanbesteding. Wat is de consequentie hiervan? Het gaat ook om kelders met een grote urgentie, hoe wordt ervoor gezorgd dat dat gezamenlijk echt wordt waargemaakt? Het CDA heeft ook gelezen dat meerwerk voor rekening van de gemeente komt. Misschien is dat wat kort door de bocht, maar het CDA is wel benieuwd of de gemeente die complexiteit wel aankan. Er worden samenwerkingsafspraken gemaakt in overeenkomsten met keldereigenaren. Dat lijkt haar goed. Hoe standaard is dit te maken zodat die overeenkomsten op een uitlegbare manier kunnen worden opgesteld? In een soort stappenplan dat in concept werd gepresenteerd las haar fractie dat de keldereigenaren een bureau selecteren dat een herstelplan gaat maken. Dat betekent verschillende bureaus en verschillende plannen. Haar vraag is hoe dat rechtvaardig kan worden ingericht zodat het vergelijkbaar is en zodat mensen daar geen stress van ervaren. Er is gekozen voor minder maatwerk. In eerste instantie was dat iets waar haar fractie wel nieuwsgierig naar was. Als daarover vandaag nog vragen worden beantwoord, dan blijft zij opletten, maar zij is ervan overtuigd dat de gemeente hiermee een heel goede aanpak heeft. Zij zou het fijn vinden, als de raad goed wordt geïnformeerd over de vervolgstappen.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) kan het kort houden. Voor de PvdD en naar zij aanneemt iedereen staat voorop dat Utrecht dit erfgoed moet behouden en dat de gemeente de veiligheid van de openbare ruimte en ook van de pandgebruikers moet waarborgen. Met dit raadsvoorstel gaat de raad afwijken van een eerder raadsbesluit om het wel met een bewijsvermoeden of een oordeel van een technisch expert te doen. De PvdD vindt het echter een navolgbare keuze om na de ervaringen van de laatste twee jaar toch te kiezen voor deze vorm om in de herstelkosten bij te dragen omdat daarmee de particuliere eigenaren worden ontzorgd. Bovendien blijkt het grootste deel van de eigenaren een positieve houding ten opzichte van het project te hebben. De PvdD vindt het heel fijn dat het gelukt is tot deze vorm te komen en kijkt uit naar de uitvoering ervan.

De heer **Usta** (DENK) is heel kort, ook in verband met de spreektijd die nodig is voor het verschoven agendapunt.Net zoals andere fracties steunt DENK het voorstel. Zijn fractie sluit zich aan bij de opmerkingen van de VVD en het CDA. Desondanks volgt zijn fractie ook de kritische blik van de PvdA.

Mevrouw **Kool** (VOLT) wil allereerst aangeven dat Volt net als ander fracties te spreken is over de toekomstgerichte en pragmatische insteek van dit voorstel. Met het voorkomen van juridisering kunnen de financiële middelen maximaal worden ingezet voor waar zij voor bedoeld zijn, herstel

van erfgoed en waarborgen van veiligheid. Evengoed wil VOLT enkele zorgen en vragen uiten over het vervolg. Zij benoemt deze in zes punten, maar probeert het bondig te houden.

1. Participatie: op basis van de technische informatiebijeenkomst kreeg VOLT het beeld voorgelegd dat intensief is samengewerkt met en is geluisterd naar de keldereigenaren. Aangegeven werd dat voor het grootste deel van de keldereigenaren de weg naar herstel van vertrouwen in de gemeente is ingezet. Zij geeft hiervoor een compliment. Maar dit beeld gaat lijnrecht in tegen het beeld dat wordt geschetst door de Taskforce kelders. VOLT sluit zich aan bij de vragen van de VVD hierover. Verder vraagt VOLT of inzichtelijk kan worden gemakt hoe alle keldereigenaren hierin zijn en zullen worden meegenomen.

De heer **Van der Graaf** (CU)gaat in op de participatie. Hij meent dat er veel werk is verzet om iedereen er goed bij te betrekken. Er blijft een aantal keldereigenaren te zijn dat het gewoon niet eens is met de regeling. Maar dat is dan toch iets anders dan dat iedereen niet goed wordt geïnformeerd en dat de communicatie niet op orde is. Klopt het dat VOLT ook ziet dat er breed en goed is gecommuniceerd, maar dat er een aantal eigenaren is dat de regeling niet helemaal steunt? Voor die groep moet de gemeente aandacht hebben, maar dat is iets anders dan dat de participatie per definitie niet goed is.

Mevrouw **Kool** (VOLT) antwoordt dat in de verschillende berichten die haar fractie onder andere gisteren in de aanloop naar dit debat heeft ontvangen verschillende signalen naar boven komen. VOLT wil een goed beeld hebben van hoe het nu precies zit. Op basis van de informatie die zij nu heeft krijgt zij daar niet zo'n goed beeld van. Maar de toon is overwegend positief en daar is VOLT enthousiast over. Zij vervolgt haar betoog.

2. Clusteren van werkzaamheden met eventuele andere opgaven, zoals de warmtetransitie. Tijdens de technische sessie werd gesteld dat de wens er wel is, maar dat de uitvoering lastig is. Dat antwoord is voor VOLT te vaag. Haar fractie vraagt of de wethouder kan toezeggen dat in de herstelwerkzaamheden ook de voorbereidende werkzaamheden voor energie- en warmtetransitie worden meegenomen en of zij kan specificeren hoe dit gebeurt. Spreekster denkt aan het aanleggen van goten of mantelbuizen voor kabels en leidingen.

3. De bewoners hebben de wens geuit om niet individueel opdrachtgever te zijn vanwege gebrek aan specialistische kennis. Dat komt ook terug in de brief van de Taskforce kelders, dus daarin zijn zij het wel met elkaar eens. Aangezien het college in gaat zetten op de opdrachtgeversrol ziet VOLT een financieel risico. Daarom dringt haar fractie aan op het sterk beperken van die opdrachtgeversrol van de gemeente. De VVD noemde dit ook al. VOLT wil dit bereiken door een constructie met directievoerders te gebruiken, zoals ook wordt aanbevolen door AEF (Andersson Elffers Felix). Kan de wethouder toezeggen dat deze rol wordt beperkt en kan zij toezeggen hoe zij deze invulling voor zich ziet?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) is benieuwd naar wat de gemeente dan niet meer gaat doen in die rol en welke risico's dat dan weg zal nemen.

Mevrouw **Kool** (VOLT) meent dat het verschil hierin zit dat de gemeente niet zelf gaat uitvoeren. Dan is er dus geen ambtenaar die dit vanuit de gemeente gaat doen, maar wordt een externe directievoerder aangenomen. Mar dit is een vrij technische vraag.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) probeert het juist wat minder technisch te maken. Er wordt gesproken over directievoering en zij wil graag weten welk probleem die oplossing oplost, dus risico's, minder opdrachtgeverschap, etc. vanuit de gemeente.

Mevrouw **Kool** (VOLT) vindt dit een vrij technische vraag. Zij stelt voor deze vraag door te zetten naar de wethouder. Voor zover zij het begrijpt is het het verschil tussen de gemeente zelf die de rol oppakt als opdrachtgever en de situatie waarin de gemeente die rol uitbesteedt aan een extern directievoerder. Dat lijkt haar een logische constructie.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) heeft dit punt niet ingebracht in het commissiedebat. Dat heeft VOLT zelf gedaan. Het is geen technische vraag van haar. Zij begrijpt alleen de politieke overwegingen

hierachter niet. Zij vraagt zich af of zo'n directievoering leidt tot minder risico's voor de gemeente en tot een kleinere opdrachtgeversrol.

Mevrouw **Kool** (VOLT) merkt op dat dit neerkomt op het beperken van financiële risico's doordat de gemeente niet de eigenaar van het hele proces is. Bovendien is het een rol die wellicht niet valt onder de verantwoordelijkheden van de gemeente en daarmee wordt een soort splitsing in twee verschillende rollen gewaarborgd. Dit staat overigens ook in de aanbevelingen van AEF. Spreekster vervolgt haar betoog.

4. Spreekster noemde dit punt daarnet al in het debat met de VVD. Een deel van de schade wordt veroorzaakt door het verkeer. Gaat het college ook stappen zetten om het autoverkeer in de binnenstad te beperken?

5. Tijdens de technische sessie kwam naar voren dat voor ondernemers de werkzaamheden een forse strop kunnen zijn. D66 zei ook al dat in de documentatie vrijwel niet wordt ingezoomd op ondernemers. De vraag is dus wat het college gaat doen om ervoor te zorgen dat de ondernemers wel de kelder herstellen, maar zo min mogelijk economische hinder van ondervinden.

6. Dit punt is ook al ter sprake gekomen. De precieze invulling en de kosten van dit project zijn geraamd op meer dan 400 miljoen euro voor dertig jaar. De cofinanciering van onderhoud en herstel van de kelders is uitvoering van het recht, maar de vraag is of het rechtvaardig is voor de minst kapitaalkrachtige inwoners van Utrecht. Kan de wethouder een kostenmaximum toezeggen zodat wordt gewaarborgd dat de kosten binnen de perken blijven en dat er geen onevenredig deel van het gemeenschapsgeld gaat naar het herstel van de kelders van een van de duurste wijken van deze stad? Verder vraagt zij of een speculatiebeding kan worden toegevoegd zodat keldereigenaren niet kunnen speculeren op waardevermeerdering van hun pand na het herstel van de kelder.

Mevrouw **O'Connor** (EenUtrecht) brengt naar voren dat ook EenUtecht natuurlijk het voorstel steunt. Haar fractie maakt zich wel zorgen over de verdeling van de kelders wat betreft de urgentie en onveiligheid. EenUtrecht sluit zich dan ook graag aan bij de eerder hierover gestelde vragen.

De heer **Nyqvist** (Stadsbelang Utrecht) is heel kort: Stadsbelang Utrecht is voor. Hij kan zichzelf niet interrumperen en hij heeft te weinig tijd. Hij houdt het dus hierbij.

De **voorzitter** constateert dat er niemand aanwezig is die geen bijdrage heeft geleverd. De heer Bosch was aanwezig, maar hij is er nu niet meer. Hij veronderstelt dat de wethouder vijf minuten nodig heeft om de beantwoording voor te bereiden.

De **voorzitter** schorst de vergadering om 11.25 uur en heropent deze om 11.37 uur.

Wethouder **Streefland** vindt dit een belangrijk moment om met elkaar te spreken over wat de afgelopen jaren raad en college hebben geleerd en om te bezien waar het naartoe gaat met het herstel van het wervengebied. Vele leden zeiden dat het gaat om het herstel van het Utrechts erfgoed, maar het gaat ook om het waarborgen van de veiligheid en dat kan de gemeente niet alleen. Het college wil dat zo goed mogelijk samen met keldereigenaren doen. Vandaag is het belangrijk te zeggen dat de gemeente gaat in de richting van het herstel van het wervengebied met de keldereigenaren. Voorheen dacht het college dat de oplossing misschien lag in het raadsvoorstel van 2021- laten kijken naar de schade door een schade-expert en het bewijsvermoeden uitwerken. Maar, zoals de commissie heeft gelezen en heeft meegekregen, is het gebleken dat die oplossing zal leiden tot individualisering, juridisering en mogelijk niet eens tot het herstel van het hele gebied wat iedereen natuurlijk graag wil. Tegelijkertijd beseft spreekster ook dat het even spannend is. De gemeente gaat nu een proces in waarin zij gaat nadenken over de verdere ontwikkeling. Dat doet de gemeente natuurlijk al. Er zitten heel betrokken en knappe ambtenaren die in staat zijn geweest om het voorstel van drie jaar geleden om te turnen naar deze fase. Zij dankt voor de waardering daarvoor.

In de komende periode gaat het college uitwerken hoe die programmatische aanpak eruit ziet, dus hoe de gemeente dat in de komende dertig jaar gaat doen. Dat moet gebeuren in een echte

planning. Keldereigenaren en ondernemers vragen daar ook om. Zij vragen wanneer zij aan de beurt zijn. Ook is de vraag aan de orde hoe de gemeente zoveel mogelijk werk van werk kan maken, waaronder de energietransitie. In vele gevallen is dat ook goedkoper. Andere vragen zijn hoe het opdrachtgeverschap wordt geregeld en hoe keldereigenaren worden ontzorgd. Er is echt een verandering gekomen in het hoofd, ook van de mensen in de gemeentelijke organisatie. Dat was ook nodig. Toen de commissie van wijzen had aangegeven dat de oorspronkelijke oplossing niet goed was moest de gemeente daarvandaan komen. Nu ziet het college door op allerlei manieren echt aan tafel te zitten met de keldereigenaren hoe complex het herstel van de eigen kelder is. Die ligt onder de weg van de gemeente, de muur is van de gemeente, de spuwer is van de gemeente, de kade is van de gemeente en de brug is van de gemeente. Eigenlijk is alles eromheen van de gemeente, behalve die kelder die van die eigenaar is. Daarom is die verdeling van de verantwoordelijkheid en de manier waarop de eigenaren en de gemeente met elkaar omgaan zo cruciaal, het is in elkaar verweven. Dit is een goed moment om met elkaar te bezien hoe eigenaren en gemeente toekomstgericht en pragmatisch gaan samenwerken, zonder juridisering, in een programmatische aanpak met een verdeling van de financiën die uitlegbaar is, maar er ook toe leidt dat iedereen mee gaat doen. Dat is het spannende punt waarop de ontwikkeling zich bevindt. Zij denkt dat het debat recht deed aan al die kanten van het project.

Spreekster gaat in op de bijdrage van GL. De waardering is fijn. Volgens haar is het college sinds twee en een half jaar de goede weg ingeslagen door de raad goed op de hoogte te houden met technische sessies, commissiebehandeling en voortgangsrapportages. Het college neemt de raad zoveel mogelijk mee in de stappen die het doet. In haar rol als wethouder wil zij zo open en transparant mogelijk handelen. Dat is het enige waarop zij kan varen en dat zal zij ook doen.

Ook de VVD dankt zij voor de complimenten. Deze fractie gaat in op het risico van het overnemen van het opdrachtgeverschap, zoals meerkosten en iets dat misgaat. Dat is een van de punten die het college gaat uitwerken in de samenwerkingsovereenkomst. Het is wel zo dat, zoals nu al te zien is, het risico kleiner zal zijn. Met de huidige subsidieregeling betaalt de gemeente ongeveer 90% van de meerkosten. Een deel betaalt de keldereigenaar nu ook al zelf, het is niet gratis. Maar daar kan de gemeente nu beperkter op sturen omdat het opdrachtgeverschap nu bij de keldereigenaar ligt. Wanneer gemeente en eigenaar dat samen doen of de gemeente dat overneemt, dan kan de gemeente veel meer sturen op die kosten. Dan kan de gemeente het groter en effectiever aanpakken. Het college brengt dit in kaart en zal de raad hierover informeren in de voortgangsrapportage die altijd in april  komt met een bijgevoegde brief in hopelijk zo duidelijk mogelijke taal. Dit kan worden genoteerd als de eerste toezegging. Ook zal het college de commissie meenemen in een technische sessie om aan te geven hoe het dan staat met al deze punten. De risico’s zijn cruciaal, maar dat is nu net een onderwerp dat het college aan het onderzoeken is. Met deze toezegging kan de raad zicht houden op de voortgang met twee keer per jaar een voortgangsrapportage en altijd de mogelijkheid om dit punt te agenderen. Het college wil de raad graag op de hoogte brengen. In de afgelopen twee en een half jaar is het risicomanagement ontwikkeld en dat is echt goed op orde. Een relatief kleine groep keldereigenaren is niet zo positief over het meedoen. Gevraagd wordt hoe die wordt aangehaakt. Dat doet het college. Het zoekt bijvoorbeeld een groep op waar de commissie communicatie van heeft ontvangen en het heeft daar gesprekken mee. Tegelijkertijd geeft deze groep eigenaren aan dat zij wil dat het raadsvoorstel uit 2021 met het bewijsvermoeden wordt uitgevoerd. Daarmee komt het proces weer in die groef van wie heeft wat waar veroorzaakt en dat heeft het college na al die technische onderzoeken en de pilot periode niet kunnen achterhalen. Daarmee komt ook de individuele aanpak aan de orde. Raad en college weten dat, als de gemeente er echt werk van wil maken en effectiever  en doelmatiger met het geld van de gemeente om wil gaan, een gespikkelde aanpak van steeds één kelder in de long run niet haalbaar is. In de pilot was dat nodig. Maar de commissie moet weten dat het college deze groep opzoekt en er een gesprek mee heeft. Tegenspraak vindt het college echt niet erg. Het college zit ook met deze eigenaren aan tafel in hun kelder om te vragen waar het probleem zit. In de voortgangsrapportage neemt het college de aantallen mee van de eigenaren die meedoen. Het is een goede opdracht voor het college om dat beter in het zicht te krijgen. Het zijn er nu tachtig of meer en het college stimuleert andere keldereigenaren om zich hierbij aan te sluiten. Het is goed om erop te wijzen dat er een groep keldereigenaren is die er echt veel tijd aan besteedt om vertegenwoordiger te zijn voor de keldereigenaren. Die groep heeft een kritische tegenstem, als het college met haar leden aan tafel zit. Daardoor is het college in staat geweest om dingen aan te passen omdat het nodig was. Tegen eigenaren die naar deze vergadering kijken zegt zij dat samenwerken niet betekent dat zij

worden opgeslokt door de gemeente. Wat het budget betreft raamt het college op de werkelijke kosten. Vorig jaar is de raming bijgesteld van 500 miljoen euro naar 412 miljoen euro. Het college blijft ramen op basis van de werkelijke kosten, maar het gaat niet ernstiger naar beneden omdat het weet dat het zichzelf daarmee wel heel ingewikkeld maakt en dat dit niet ten goede komt aan het behoud en het herstel van het gebouwde erfgoed. Als het minder kan zijn, zal het college de eerste zijn om dat te noemen.

De heer **De Pagter** (VVD) merkt op dat zijn vraag expliciet ging over de gevolgen van het voorliggende besluit. Het gaat hem erom dat het college niet denkt dat het er nu wel wat geld uit kan trekken. Dat is echt niet de bedoeling.

Wethouder **Streefland** stelt dat dat zeker niet de bedoeling is. Zij kan dat toezeggen omdat dat ook niet is wat het college doet. Het college wil het gemeenschapsgeld natuurlijk goed inzetten. Maar het college zal niet aan de voorkant denken dat het wel voor de helft minder kan. Dat is in 2021 besloten en dat kan ook echt niet.

D66 en VOLT gingen in op de mogelijke problemen van de ondernemers, er zijn zorgen over de ondernemers en over de impact op hun bedrijfsvoering. Het college gaat onderzoek doen naar hoe groot de schade is voor ondernemers als gevolg van kelderherstel op grond van de wetgeving ondernemersrecht. Dan hebben zij mogelijk ook recht op nadeelcompensatie, maar ook dat gaat het college onderzoeken en dat neemt het in de volgende voortgangsrapportage mee. De ondernemers zijn voor de gemeente cruciaal. Zij zorgen voor een goed klimaat en voor leefbaarheid op de werven. Het college ziet ze niet als tegenstanders van de gemeente. Eigenaren zijn verantwoordelijk voor planning en programmering van kelderherstel, mar het college gaat in de programmering natuurlijk kijken, van rak tot rak, hoe het rekening kan houden met de belangen van de ondernemers. In de technische sessie kwam naar voren dat in vele gevallen de eigenaar iemand anders is dan de ondernemer die in de kelder zit. Dan hebben zij de afspraken met elkaar te maken. Zij moeten dat wel tijdig doen zodat de ondernemers weten dat zij over zes jaar aan de beurt zijn en dat zij zich daarop moeten voorbereiden. Maar dat lijkt haar evident. D66 noemde het kostenplafond. Het college betrekt dat bij de uitwerking van de uitgangspunten en het maakt ook een uitvoeringsregeling. Het is een onderwerp in de fase waar het college nu mee bezig is.

De CU vraagt om actieve ondersteuning van de eigenaren bij financiën en planning Dat is geregeld; er is hulp bij vergunningen en aanvragen van subsidies bij het Rijk (FCE). Het contact loopt via de omgevingsmanagers en het is laagdrempelig. Verder is er het Restauratiefonds waar het Wervenfonds onder valt. Dat is een revolverend fonds en het heeft een loket. Het college probeert zo nabij mogelijk te zijn. Verder vraagt de CU naar de betrokkenheid van de eigenaren bij het proces. Zoals gezegd, eigenaren en gemeente zijn samen aan zet. Er is een waaier van participatie op basis van ‘Samen stad maken’. Er wordt samengewerkt door veelvuldig met elkaar te praten over hoe dat ontzorgen er dan uitziet, hoe de programmatische aanpak eruit ziet en wat een daarbij passende kostenregeling is. Het college heeft ook manieren om eigenaren die niet mee doen te bereiken. Het stuurt ook alle eigenaren een brief en het peilt. Het verloopt conform het participatiebeleid van de raad. De CU vraagt de langdurige zorg en de onderhoudsplicht goed vast te leggen. Dat doet het college; het legt eigendoms- en onderhoudsverplichtingen vast in een akte bij de notaris.

De CU vraagt verder of maatwerk nodig is voor mensen in een kwetsbare positie die daar wel wonen. De gedachte bestaat dat dit het prachtigste gebied is waar alleen maar heel rijke mensen wonen, maar niet mag worden vergeten dat het een zeer divers beeld is. Dat heeft zij begrepen uit de vele gesprekken die zij heeft gevoerd. Dat helpt misschien ook bij de vraag hoe dit aan de rest van de stad wordt uitgelegd. Het is een prachtig gebied, het is erfgoed, het is veilig en soms is het een heel lastig pand waarin mensen wonen. Soms hebben zij dat pand gekregen in de jaren vijftig toen het echt vervallen was. Hun vermogen zit in dat pand. Als zij het verkopen hebben zij veel geld, maar dat is nu niet zo. Er zijn ook mensen die een pand hebben gekregen van hun ouders en echt niet veel geld hebben. Maar het college ziet ook de andere kant. Wat het maatwerk betreft, wijst zij erop dat bij urgentie, veiligheid en grote erfgoedschade de gemeente altijd maatregelen neemt. De gemeente kan ook, wanneer er schade aan erfgoed is, met een soort dwang naar binnen om te stutten. Meestal werkt de keldereigenaar gewoon mee. Het doel van de regeling voor de toekomst is wel dat die eenvoudig is. Wanneer veel maatwerk wordt

toegepast, wordt de regeling niet  eenvoudig en simpel en is zij ook moeilijker uitlegbaar. In het AEF-rapport staat ook dat, als de gemeente maatwerk levert, het complexer wordt en dat mensen het oneerlijk vinden, wanneer de een dit heeft gekregen en de ander dat. Dat vergroot de kans op een juridisch proces. Het college wil wel differentiëren, b.v. bij kleinere kelders en bij wat het kan doen voor commerciële eigenaren. Dat gaat het college uitzoeken, maar zij kan al vast wel vertellen dat dit geen maatwerk wordt tot Sint Juttemis. Daarmee zou het college het alleen maar complexer maken voor zichzelf en voor de eigenaren.

De inbreng van de PvdA was volgens haar het huzarenstukje van het debat en zij voelt hierin mee. Dit gaat over eigenaren die in een prachtig gebied wonen. Die hebben een kelder waarvan zelfs de muren, de raampjes en de deuren van de gemeente zijn. Ook de stoep, de spuwer, de kade en de straat erboven zijn van de gemeente. Eigenlijk is alles van de gemeente, alleen dat deel waar de keldereigenaren wonen of hun kano hebben opgeslagen is van de keldereigenaar. Er is een grote verwevenheid en dat betekent ook dat de gemeente een burenplicht heeft en dat zij dat eerder fout heeft gedaan. Gezien die verdeling moet de gemeente hier ruimhartig zijn. Als de gemeente dat niet doet, wordt het erfgoed niet hersteld, wordt de veiligheid niet vergroot en zullen mensen ernstig teleurgesteld zijn over de rol die de overheid in het verleden niet heeft genomen.

Dat wil niet zeggen dat zij als wethouder Overvecht niet voelt dat zij dit moet verantwoorden. Maar zij wil ook het idee wegnemen dat de gemeente hiermee de keldereigenaren overcompenseert. Natuurlijk gaat het college onderzoeken hoe een programmatische aanpak met een opdrachtgeverschap dat gedeeld wordt of misschien door de gemeente wordt overgenomen de gemeente zal schelen in bekostiging, snelheid en aantal mensen dat mee gaat doen. Al die dingen zijn cruciaal en zij heeft liever dat de gemeente aan het einde zoveel mogelijk mensen heeft kunnen laten meedoen aan een regeling waardoor het erfgoed wordt hersteld. Hopelijk wordt dat zo goed gedaan dat de kelders niet over dertig jaar, maar pas over veertig of vijftig jaar opnieuw moeten worden hersteld. Maar zij wil dat de eigenaren meedoen omdat zij weet dat het dan zelfs goedkoper is. Het college zal dat berekenen en de raad daarover informeren, ook in een technische sessie. De gemeente houdt dan uiteindelijk meer geld over zodat zij aan Overvecht dat haar wijk is kan geven wat daar nodig is. Als de raad aan de voorkant tegen haar zegt dat zij samen met de eigenaren aan de slag moet, maar haar de handen op de rug bindt en vervolgens zegt dat dit en dat wel moet, dan is haar ervaring dat de keldereigenaren dit heel goed begrijpen. In een bijeenkomst met zo'n zestig keldereigenaren heeft zij letterlijk gezegd dat zij dit moet kunnen uitleggen. Dat blijft zij doen en zij hoopt eigenlijk van harte dat de raad haar toestaat om dit proces in te gaan en de raad in het voorjaar van 2025 te informeren over hoe het ervoor staat. Daar hoort dan een uitlegbare toelichting bij met onderbouwende berekeningen waardoor de raad het gevoel heeft dat zij het kan uitleggen. Zij doet har uiterste best hiervoor omdat zij in haar vezels voelt wat het betekent, als zij mensen in een zeer kwetsbare positie dit niet kan doen toekomen. Geld besparen zit niet alleen in de verdeling, de percentages en hoeveel van tevoren. Het heeft ook te maken met de vraag of de gemeente snelheid kan maken, of zij kan samenwerken, of zij juridisering kan tegengaan en of er een programmatische aanpak is. Dat zal haar allemaal helpen om uiteindelijk geld te besparen, erfgoed te herstellen, mensen tevreden te houden, het werk goed te doen en geld over te houden voor daar waar het nodig is.

De heer **Stam** (PvdA)  is ook aan het zoeken. Hij wil het nachtmerriescenario voorkomen dat de raad deze uitgangspunten vaststelt en dat de wethouder dan met een uitwerking komt die niet uitlegbaar wordt gevonden. Daarom zoekt hij naar het middel om de wethouder die ruimte te geven dat zij dit goed afdekt en die uitlegbaarheid goed meeneemt. Dan steekt hij de oproep in om de dingen die hij net noemde (indexatie, onderscheid tussen commerciële partijen en mensen die kelders alleen voor stalling gebruiken) echt mee te nemen. Dat is voor zijn fractie heel erg belangrijk.

Wethouder **Streefland** voelt hierin erg mee. Het is wel de bedoeling om te indexeren. De toezegging voor de veiligheid wordt in de akte eigendoms- en onderhoudsverplichtingen bij de notaris vastgelegd. Zij heeft al die dingen heel goed gehoord en zij denkt dat zij ze in haar vezels voelt. Er moet iets tegen overcompensatie worden gedaan, maar zij wil ook dat de gemeente gaat herstellen. Wat in Groningen gebeurde was dat er een financiering kwam voor herstel van schade. Vervolgens herstelde iemand die schade niet, maar ontving hij het geld wel; de schade aan de muren was er nog wel. In dit geval is meedoen tegelijkertijd in het hele gebied herstellen.

Keldereigenaren doen mee om te herstellen en niet om geld te vangen. Zij heeft deze oproep zeer goed gehoord. Zij stelt voor dat de raad haar toestaat dit goede gesprek te voeren. In de voortgangsrapportage in april 2025 komt zij hierop terug. Dan is het college wat verder in de gesprekken met de eigenaren. Dan komt dit onderwerp ook terug in een technische sessie. Maar zij vraagt wel om eventjes met het team van de ambtenaren en de keldereigenaren dat 'samen aan zet' vorm te geven. Zij ontvangt veel geluiden dat keldereigenaren dit heel goed begrijpen. Dat merkt zij ook in de gesprekken met hen. Zij vraagt hen wat vertrouwen te geven. De heer Stam vraagt ook om een maatschappelijke tegenprestatie. Er begint iets te komen. Er is een groep naast de DUW (Vereniging De Utrechtse Werfkelders) die zich bezighoudt met het onderhoud en het leefbaar houden van het wervengebied. Die groep doet dat met plezier, zij wordt ook groter. Het college wil graag dat die activiteit toeneemt, want die groep voelt zich verantwoordelijk voor dit erfgebied en wil daar een community bouwen Zij wil die groep niet zeggen dat zij moet, dat moet gaan door verleiden. Wat de aankoopregeling betreft, bij de aankoop van de kelders in de Choorstraat is een beleidskader voor de aankoop van kelders toegezegd. Die staat in de planning voor eind 2025. De PvdA vraagt ook wat de gemeente kan, als zij alle werfkelders zou opkopen. Een ding is duidelijk: dan heeft de gemeente alleen een stukje werfkelder, maar niet de keuken die erachter of erboven zit, Dan heeft de gemeente niet het hele pand. Het is dus de vraag wat dit de gemeente oplevert. Bij Magazijn De Zon is dat naders, daar zitten kelders onder en dat kan beter verhuurd worden. Zij kan zich voorstellen dat die vraag komt. Misschien kan de gemeente dat pand behouden en er iets mee doen.

De heer **Stam** (PvdA) is blij met het antwoord, maar zijn specifieke punt was dat sommige kelders meer kans lopen op schade en dat daaraan vaker onderhoud moet worden gepleegd. Zijn bedoeling was om vooral naar die kelders te kijken vanuit het doelmatigheidsperspectief.

Wethouder **Streefland** wijst erop dat het college in de afgelopen twee en een half jaar tijdens de pilotperiode al heeft gekeken naar kelders waarvan de gemeente wist dat er ernstige schade was. 300 kelders zijn geïnspecteerd waarvan er 20 zijn onderstut. Die wilde het college het eerste aanpakken, daar kon geoefend worden. Het is de bedoeling om in die programmatische aanpak zoveel mogelijk rak voor rak aan te pakken en daarbij inzichtelijk te maken voor welke kelders herstel nodig is. Zij moet wel zeggen dat de kelders er soms prachtig uitzagen, maar dat toen er wat lagen af waren gehaald de toestand toch slechter bleek te zijn. Soms is het aan de buitenkant niet eens te zien. Achter elke steen zit iets nieuw.

Spreekster komt bij het CDA. Uitgangspunt is het casco-herstel, de constructie is herstel en de wand is water-werend. Kosten voor gebruiksstukken, zoals keukenmuurtjes, zijn sowieso voor de eigenaar. De gemeente is nu en in de toekomst alleen verantwoordelijk voor het erfgoedbehoud en de veiligheid. De gemeente gaat geen kelders prachtig herstellen voor toekomstige vermeerdering van geld voor de eigenaar. Het klopt dat voor de clustering een Europese aanbesteding nodig is. Dat duurt negen maanden en daarom wil het college graag snel beginnen. Het college wil, zodra het klaar is met het proces zo snel mogelijk een aannemer vinden. De gemeente heeft hier wel ervaring mee bij de Kromme Nieuwegracht. Overigens is dat daar gebeurd met een inbreng van de keldereigenaren die ook in de besluitvorming hun aandeel hebben gehad. Dat is absoluut aanbevelenswaardig. Europese aanbesteding is qua tijd dus geen probleem. Het CDA vraagt of de gemeente de complexiteit aankan. De ervaring leert dat dat lukt. De Kromme Nieuwegracht en Magazijn De Zon zijn buitengewoon ingewikkelde projecten. De gemeente heeft ook geoefend met keldereigenaren die zelf verantwoordelijk zijn, b.v. richting Twijnstraat. Zij hadden veel technische kennis en zelfs zij zeiden tegen haar dat dit voor hen een behoorlijk ingewikkelde operatie is. Het is complex, maar de gemeente heeft in de afgelopen periode onder ander bij de Havenstraat laten zien dat zij dit kan. Uitgangspunt is dat er zoveel mogelijk wordt gestandaardiseerd. Daar waar dat kan zal het college dat zeker doen. Het college stopt met de eis dat de eigenaar zelf een herstelplan moet maken en dan zelf een adviesbureau moet inschakelen. In de pilot maakten de eigenaren zelf een herstelplan en kozen zij zelf vanwege de onafhankelijkheid een eigen bureau. Maar in de toekomst wil het college naar een meer programmatische aanpak. In een Europese aanbesteding maakt het dan gebruik van een of twee aannemers die hier al werken en die het goed kunnen doen. Daarmee wordt het ook simpeler.

Spreekster dankt voor de vriendelijke woorden van de PvdD, DENK en VOLT. De commissie heeft een brief ontvangen van de Taskforce kelders. Het college heeft daar twee keer mee gesproken. Voor zover zij het weet zijn het zes keldereigenaren. Dat moet dus wel in het

perspectief van in totaal negenhonderd keldereigenaren worden gezien. Deze groep heeft haar zorgen over het afstappen van wat in 2021 de bedoeling was, maar de commissie weet waarom het college dat doet. Het college hoopt van harte dat de leden van die groep meegaan in de volgens haar toekomstgerichte aanpak die ook voor hen zal leiden tot minder juridisering, tenzij dat hun doel is. Maar dat kan zij zich niet voorstellen. Clustering met de warmtetransitie staat in het programmaplan 'Samen samenhangend, van gevel tot gevel'. De warmtetransitie is wel zeer ingewikkeld, maar dat is niet alleen in het wervengebied het geval. De gemeente is immers in afwachting van de Warmtewet. De gemeente is wel in overleg met Eneco en het nutsbedrijf. In de Havenstraat bijvoorbeeld had Eneco de lead en dat is heel goed gegaan. Zij is daar niet zo pessimistisch over, maar de gemeente is wel afhankelijk van dingen die buiten de gemeente liggen. Over het opdrachtgeverschap heeft zij al het een en ander gezegd. Het college gaat dat dus uitzoeken. Ook wordt onderzocht welke governance daarbij hoort, en welke aanpak leidt tot snelheid, tot het samen doen, tot het goedkoper doen en tot het goed doen. In april 2025 zal het college de raad hierover informeren. Dan weet het daar immers wat meer van. In de jaren negentig is er ook een herstelproject geweest. Daar leert het college steeds meer van. Zij heeft onder ander contact gehad met degene die toen de andere rol had en inmiddels al lang met pensioen is. Het college benut het archief, maar ook de verhalen van toen. Het college kijkt naar de toenmalige governance en kostenregeling en kijkt ook naar hoe is het, als dat zou worden verdisconteerd naar de tijd van nu. Mevrouw Stylianou zei al dat het 35 jaar geleden heel anders was, als het gaat om techniek, maar dat is ook zo wat betreft de kosten van dingen. Aannemers zijn niet altijd even happig, als het niet heel goed wordt ingeregeld wat betreft hun risico's. Het was anders dan nu, maar er zijn zeker dingen uit het verleden waar iemand van kan leren. Zij heeft al aangegeven dat ondernemers voor het college belangrijk zijn. Als zij een kelder huren, hebben zij met de verhuurder te doen, maar het kan niet zonder hen en dat doet het college ook. Het college kan nog geen maximum voor de kosten toezeggen, maar het brengt wel de daadwerkelijke kosten die worden gemaakt of die worden verwacht in kaart. Als het lager kan, zoals de vermindering van 500 miljoen euro naar 412 miljoen euro dan is dat alleen maar in het voordeel van de gemeente. Het college heeft overigens ook een City-deal gesloten met vele andere gemeenten die ook een tijdloze gracht hebben om zich te richten op de verschillende ministeries en om samen te werken op kennisgebied met TU Delft en andere onderzoeksinstituten. Die helpen de gemeente ook heel veel bij het proces hierna en adviseren ook over wat deze gemeente nu moet doen om te kunnen verwachten dat de gemeente later nog wat geld van het Rijk krijgt. Utrecht heeft hierin als penvoerder een voortrekkersrol. Het college houdt de raad op de hoogte in de voorgangsrapportage over hoever het college in dat proces is. De gemeentebesturen hopen natuurlijk dat de gemeenten met hun eigen Gemeentefonds niet alleen verantwoordelijk zijn voor het prachtige erfgoed. Dat is ook in het belang van het Rijk. Spreekster meent dat zij alle vragen heeft beantwoord.

Mevrouw **Kool** (VOLT) had de vraag gesteld of er een speculatiebeding kan worden toegevoegd zodat eigenaren niet kunnen speculeren op waardevermeerdering van hun pand na herstel.

Volgens de **voorzitter** had mevrouw Kool die vraag ook bij de gemiste vragen kunnen stellen.

Wethouder **Streefland** denkt dat dit een van de dingen is die het college nog moet uitzoeken. Het is wat technisch van aard. Zij kan zich voorstellen dat dit een onderdeel wordt van die kostenregeling.

De **voorzitter** ziet dat er verder geen interrupties zijn. Hij komt bij de gemiste vragen.

Mevrouw **Stylianou** (D66) had ook nog iets opgemerkt over problemen met toegankelijkheid en bereikbaarheid conform de metingen van het CMU. Zij had gevraagd of de gemeente om die te voorkomen met de ondernemers in gesprek gaat.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) had gevraagd of er geen discussie kan ontstaan over wanner iets wel of niet is hersteld. De wethouder gaf aan dat het casco wordt hersteld. Dat weet spreekster, maar het gaat haar erom of er een discussie kan ontstaan over wanneer het casco is hersteld en wanneer niet.

Mevrouw **Kool** (VOLT) had ook de vraag gesteld of het college wil onderzoeken of het autoverkeer op de Oudegracht verder kan worden beperkt.

Wethouder **Streefland** brengt naar voren dat het college natuurlijk niet helemaal kan tegengaan dat de weg open moet. Het probeert zoveel mogelijk met aanwijsborden en andere routes om eroverheen te komen. Dan komen allerlei mensen kijken hoe het er hier uitziet. Het college heeft hier ook overleg over. Eén keer is het bij de Choorstraat misgegaan. Dan wordt de gemeente echt wel benaderd en hoort zij dat het niet goed gaat. Dan herstelt het college dat. Het gebied zal nooit helemaal ontoegankelijk zijn, daar doet het college alles aan, maar het zal wel een tijdje voor overlast zorgen. Dat zegt ook iets over dat andere punt: kan de gemeente er iets prachtigs van maken met de ondernemers? De gemeente werkt zoveel mogelijk doelmatig en zorgt ervoor dat er zo goed mogelijk wordt hersteld. Dat doet de gemeente in overleg. Er zijn echt genoeg ondernemers die de gemeente kunnen helpen om het wat leuker te maken. Zij kan aan de voorkant niet zeggen dat de gemeente daarin een grotere rol kan spelen dan zij nu al doet. Dat is het bereikbaar houden en het ervoor zorgen dat de ondernemers hier niet te veel last van hebben. In antwoord op de vraag van het CDA geeft spreekster aan dat de gemeente natuurlijk gaat voor het herstel. Dat is waterdicht maken en het is niet upgraden. Daar kan inderdaad discussie over komen. Zij gaat beluisteren of dat in de jaren negentig ook zo was.

Mevrouw **Stylianou** (D66) komt op het vorige punt terug. Het ging haar erom dat de weg naar de gemeente open is om samen met de ondernemers, het Ondernemersfonds Utrecht en het CMU ervoor te zorgen dat mensen naar dit gebied komen. Zij begrijpt dat het gebied fysiek toegankelijk blijft. Maar de cijfers laten zien dat desondanks de aantallen bezoekers teruglopen en dat die straten gewoon worden gemeden. Dat was haar punt.

Wethouder **Streefland** stelt dat de omgevingsmanager en de werfmeester een goed contact hebben met de partijen die mevrouw Stylianou noemt. Spreekster kan geen gouden bergen beloven omdat er overlast zal zijn en dat zal beperkend zijn, het is zoals het is. Maar daarbinnen probeert het college ervoor te zorgen dat het gebied zoveel mogelijk toegankelijk is en probeert het snel te werken. Hoe meer de gemeente in juridische problemen komt, hoe langer de straat open is. Wat het punt van het CDA over wel of niet herstel betreft, het college hoopt natuurlijk discussie te voorkomen door duidelijk in de samenwerkingsovereenkomst aan te geven wat het betekent dat de kelder wordt hersteld. Dat is het waterdicht maken, het grote herstelwerk zoals het dichtmaken van scheuren, etc. Daarover bestaat echt wel eenduidigheid. Maar dit soort problemen kan alleen in een goede en nauwe samenwerking met de keldereigenaar worden opgelost. Het zal best eens voorkomen dat een keldereigenaar zegt dat hij liever dat en dat ook nog had gewild of dat hij dacht dat dat en dat er ook onder viel. Het college probeert dat zoveel mogelijk te voorkomen, maar zij weet niet of dat helemaal zal lukken. Haar (hoge) verwachting is van wel, maar er wordt ook even nagevraagd hoe dat in de jaren negentig was toen de gemeente ook opdrachtgever was en of dit toen ook is voorgekomen. De commissie wordt daarover dus geïnformeerd in april 2025. VOLT ging in op schade door het verkeer. Een belangrijk onderdeel van het voorstel van 2021 was het beperken van schade door het verkeer. Het erfgoed daar kan een aslast van 2 ton hebben. Busjes en dergelijke kunnen erop. Het college heeft natuurlijk maatregelen genomen met paaltjes en met camera's. Die leiden echt tot een reductie van het grote verkeer. De andere vraag die VOLT stelt is of ook alle kleine auto's hier niet weg kunnen. Als spreekster kijkt naar oude plaatjes van de werven denkt zij dat dit zou moeten gebeuren, maar het is wat complexer dan dat. Het college houdt zich op dit moment vooral bezig met het weren van het zware verkeer. Dat blijkt effectief te zijn. Dit is een discussie die de commissie met de nieuwe wethouder Mobiliteit kan voeren. Uit een oogpunt van erfgoed en van de prachtige binnenstad is het echter volgens haar niet erg, als er wat parkeerplaatsen zouden verdwijnen. Maar dat kan niet zonder de eigenaren die hun auto soms nodig hebben.

De **voorzitter** bedankt de wethouder voor de beknopte beantwoording. Hij ziet dat de commissie geen behoefte heeft aan een tweede termijn. Hij gaat over tot de gedane toezeggingen. Toezegging 1 is dat het college in april 2015 weer komt met een voortgangsrapportage. Ook wordt dan weer een technische sessie aangeboden. Hierin is er dan meer aandacht voor risico's, aantallen eigenaren die wel en die niet meedoen, mogelijkheden nadeelcompensatie ondernemers en meer inzicht in hoe het begrip herstel goed kan worden gedefinieerd. Toezegging 2 luidt dat het college komt met een beleidskader voor aankoop van werfkelders uiterlijk in Q4 van 2025. Hij meent dat dit onderwerp als A-punt naar de raad kan gaan, maar hij ziet dat de heer Stam nog enigszins bedenkelijk kijkt.

De heer **Stam** (PvdA) veronderstelt dat dit raadsvoorstel sowieso niet naar de raad van de volgende week gaat. Hij vraagt vervolgens of de subsidie pas na april 2025 wordt vastgesteld.

Wethouder **Streefland** bevestigt het laatste. Het college gaat nu de fase in van de samenwerking met de keldereigenaren. Die subsidiereling zal dus later zijn. De technische sessie in april 2025 zal dus van groot belang zijn voor de commissie, ook omdat de commissie dan kan besluiten iets later te agenderen. Spreekster gaat nog niets doen wat nu al vastligt. Het zou haar erg helpen, als de raad haar niet aan de voorkant heel erg beperkt omdat er dan eigenlijk geen participatie is.

De heer **Stam** (PvdA) hoort een heel mooi betoog van de weethouder om het een A-punt te laten zijn. Dat is heel rol-zuiver. Hij neemt dan maar genoegen met dat A-punt, met dien verstande dat hij uitkijkt naar de uitwerking in april 2025.

De **voorzitter** constateert dat het raadsvoorstel als A-punt wordt doorgeleid naar de raad van volgende wek donderdag. Hij bedankt alle aanwezigen voor hun inbreng en aanwezigheid en wenst hen een Heerlijk Avondje.

De **voorzitter** sluit de vergadering om 12.15 uur.

# Lijst van toezeggingen

Agendapunt 7

- In de voortgangsrapportage van april 2025 met een voortgangsrapportage is onder meer aandacht voor risico's, aantallen eigenaren die wel en niet meedoen, mogelijkheden nadeelcompensatie ondernemers en meer inzicht in hoe we het begrip "herstel" goed kunnen definiëren. Ook wordt dan weer een technische sessie aangeboden.

- College komt met een beleidskader voor aankoop van werfkelders uiterlijk in Q4 2025

| ID | Agendapunt | Toezegging | Beleidsveld | Deadline | Stand van zaken openbaar | Datum afdoening |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Gemeenteraad 05-12-2019 17. Raadsvoorstel Nota Dierenwelzijn | M455 Verbeter Vissenwelzijn | Dierenwelzijn | 31-12-2025 | 20231219 Een stand van zaken is op 28-10-2023 meegegaan met Verzamelbrief stand van zaken en afhandeling diverse toezeggingen en moties Dierenwelzijn (Kenmerk: 11871225). 20241003 We starten gesprekken komende periode 2024/2025 met de AUHV gesprekken over de nieuwe visrechtovereenkomst. We streven er naar in q42025 dat afgerond te hebben. | |
| 807 | Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 19-09-2024 10. Raadsvoorstel Rekenkamerrapport: Vergroening, van droom naar daad | Het college komt in de bomenbrief van Q1 2025 terug op procedures voor versnellen vellen en vervangen van bomen en de mogelijkheden voor eventueel het uitvoeren van een pilot hiervoor. | Groen | 31-03-2025 | | |
| 784 | Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare | Het college neemt in de volgende bomenbrief (Q4) op hoe de | Groen | 03-02-2025 | | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ruimte 15-02-2024 8. Baas in eigen groen | gemeente aan inwoners laat weten dat het wijkbureau er is om mensen mee te nemen in zelfbeheer voor groen | | | | |
| 290 | Gemeenteraad 02-02-2023 24. Raadsvoorstel Zienswijze Kadernota 2024 Recreatieschap Stichtse Groenlanden | M24 Maak 'Aandacht voor ondernemerschap' concreet | Groen | 20-06-2025 | 20240130 De wethouder heeft dit in het bestuur van het recreatieschap onder de aandacht gebracht. Nadere informatie volgt bij het 4-jarig uitvoeringsplan. Staatsbosbeheer heeft aangegeven dat dit plan naar verwachting medio 2025 gereed is. | 30-01-2024 |
| 833 | Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 17-10-2024 7. Raadsvoorstel Beleidsnota Stadswater | College komt uiterlijk Q2 2025 terug op Merwedekanaal | Markten en havens | 30-06-2025 | | |
| 832 | Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 17-10-2024 7. Raadsvoorstel Beleidsnota Stadswater | College komt met uitvoeringsplan gezond water in Q1 2025 | Markten en havens | 31-03-2025 | | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 831 | Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 17-10-2024 7. Raadsvoorstel Beleidsnota Stadswater | College komt in 2025 terug op de invulling van de leges, met oordeel over wenselijkheid om te komen tot 100% dekking van leges | Markten en havens | 30-06-2025 | | |
| 830 | Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 17-10-2024 7. Raadsvoorstel Beleidsnota Stadswater | College komt Q1 2025 met uitkomsten van zwemwateronderzoek | Markten en havens | 31-03-2025 | | |
| 628 | Gemeenteraad 07-12-2023 27. Tussentijdse besluitvorming Stadswater | Wethouder Schilderman zal de raad per brief informeren over de kosten van een extra zwemlocatie, mocht er een afvallen. | 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. | M459 Richtlijnen onderzoek zwemwater | Markten en havens | 07-03-2024 | 20241127: De raad wordt naar verwachting in Q1 2025 geïnformeerd | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tussentijdse besluitvorming Stadswater | | | | over de uitkomsten van de zwemwateronderzoeken. Daarbij zal deze motie worden meegenomen. | |
| 849 | Gemeenteraad 14-11-2024 7. Actuele moties | M437 Red Amelisweerd | Mobiliteit | 14-02-2025 | 20250108 Actieve lobby loopt. | |
| 846 | Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 24-10-2024 1. Opening en mededeling | College komt in Q1 2025 met een brief waarin wordt ingegaan op de oplossing voor parkeren voor onder andere politieagenten ivm de invoering van betaald parkeren per 1 mei 2025 in Kanaleneiland. | Mobiliteit | 31-03-2025 | 20250108 Gaat mee in Uitvoeringsprogramma IBP (Q1 2025 naar de raad) | |
| 794 | Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 18-04-2024 7. Voortgangsrapportage programma Mobiliteit en voortgang programma verkeersveiligheid | In de voortgangsrapportage in het najaar komt het college met een korte scan of je grote auto's (SUV's) in wet- en regelgeving bijzondere aandacht kan geven. | Mobiliteit | 30-11-2024 | 20241127 Gaat mee in Voortgangsrapportage Mobiliteit (Q1 2025 naar de raad) | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 793 | Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 18-04-2024 7. Voortgangsrapportage programma Mobiliteit en voortgang programma verkeersveiligheid | In de voortgangsrapportage van het najaar worden de volgende zaken opgenomen: - Gegevens over dieren, indien deze dan beschikbaar zijn. - Informatie over evaluatie 30 km/h in A'dam en hoe we hier in Utrecht mee om willen gaan - Informatie over busvervoer | Mobiliteit | 30-11-2024 | 20241127 Gaat mee in Voortgangsrapportage Mobiliteit (Q1 2025 naar de raad) | |
| 792 | Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 21-03-2024 9. Raadsbrief Alternatief tracébesluit Ring Utrecht | Het college komt uiterlijk in Q4 2024 met een beschouwing op het meenemen van brede welvaart in de afwegingen. | Mobiliteit | 31-12-2024 | 20250108 De door PU en GU opgestelde rapportages (inclusief publiekssamenvatting) over ARU zijn vormgegeven met brede welvaart als uitgangspunt. Zie hiervoor ARU (alternatiefringutrecht.nl) | |
| 791 | Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 21-03-2024 9. Raadsbrief | College werkt de impact van NRU op het aantal bomen uit en informeert de raad | Mobiliteit | 01-10-2024 | 20250108 Tussenbericht: We informeren de raad hierover in de eerste helft van 2025. 20240916: De nadere studie naar NRU, zoals | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Alternatief tracébesluit Ring Utrecht | hierover bij de volgende stap in het kader van NRU, uiterlijk Q3 2024 | | | aangekondigd in de raadsbrief van 14 maart 2024, heeft langer geduurd. We informeren de raad naar verwachting in Q4. | |
| 790 | Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 21-03-2024 7. Raadsvoorstel Wijziging van de Verordening Parkeerbelasting 2024 | College komt in Q4 2024 met een bereikbaarheidstoets | Mobiliteit | 31-12-2024 | 20241127 In de raadsbrief Parkeervergunningen van 8 oktober 2024 vermeld dat dit wordt meegenomen in het Uitvoeringsprogramma Invoeren betaald parkeren in Q1 2025 | |
| 788 | Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 21-03-2024 7. Raadsvoorstel Wijziging van de Verordening Parkeerbelasting 2024 | College komt in Q3 2024 met een uitvoeringsprogramma, waarin onder meer aandacht voor communicatie en gesprek met werkgevers | Mobiliteit | 01-10-2024 | | |
| 783 | Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 11-01-2024 9. Verkeersveiligheid verkeersknooppunt Meernbrug | Het college voert in 2024 een onderzoek uit naar de verkeersveiligheidsituatie bij de Meernbrug en rapporteert hierover aan de raad. | Mobiliteit | 31-12-2024 | 20241127 We informeren de raad in Q1 2025 over aanpak en opzet van van het onderzoek. | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 626 | Gemeenteraad 18-01-2024 23. Raadsvoorstel Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort | M53 Verkeersveiligheid en toegankelijkheid voorop, geen shared space bij Zuidpoort | Mobiliteit | 18-04-2024 | 120324 Tussenbericht: toezegging wordt verwerkt in het ontwerp. 100924 Gaat mee in Voorlopig Ontwerp (2025). | |
| 121 | Gemeenteraad 10-03-2022 27. Raadsvoorstel Eerste stappen schaalsprong OV/Alternatief verbreding A27 | M105 Mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg | Mobiliteit | 16-06-2022 | 20230905 Dit wordt Q1 2024. De beantwoording van de motie wordt gekoppeld aan het product Programmatisch vertrekpunt Rijnenburg. Deel 1 zie raadsbrief Invulling coalitieakkoord gebiedsontwikkeling Rijnenburg en mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg van 21 oktober 2022. Deel 2, resultaten verdiepend onderzoek volgt tweede helft 2023 20241127 Deel 2 zie raadsbrief Programmatische Verkenning Rijnenburg van 20 september 2024 | |
| 106 | Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 16-12-2021 6. Raadsvoorstel vaststelling IPvE/FO Maliebaan | Niet alleen aantal auto's te monitoren maar ook wachttijd en de raad daarover te informeren (2023 jaar na nieuw ontwerp). | Mobiliteit | 14-07-2023 | 20230905 Monitoring start niet eerder dan 2026, namelijk 1 jaar na oplevering herinrichting Maliebaan. We starten dit jaar wel nog met een nulmeting. 20240910 De nulmeting heeft plaatsgevonden. Monitoring start niet | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | eerder dan 2026, namelijk 1 jaar na oplevering herinrichting Maliebaan. | |
| 852 | Gemeenteraad 14-11-2024 21. Raadsvoorstel Beleidsnota Stadswater | M485 Betrek gebruikers bij besluitvorming over openbare ruimte en waterlocaties | Openbare ruimte | 14-02-2025 | | |
| 810 | Gemeenteraad 27-06-2024 10. Initiatiefvoorstel Utrecht Bijenhoofdstad van Europa | Wethouder Voortman zal laten onderzoeken of er andere maatregelen zijn om de biodiversiteit op de Heldammersingel te vergroten, waarbij ook de ondergrond van de Heldammersingel betrokken zal worden, en de raad hierover in het najaar van 2024 te informeren. | Openbare ruimte | 30-11-2024 | | |
| 797 | Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 20-06-2024 3. Raadsvoorstel Jaarstukken 2023 | In de jaarstukken van 2024 komt het college terug op bankjes in de gemeente | Openbare ruimte | 14-04-2025 | | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 785 | Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 15-02-2024 8. Baas in eigen groen | In Q1 2025 komt een raadsbrief over voortgang van het zelfbeheer | Openbare ruimte | 31-03-2025 | | |
| 474 | Gemeenteraad 06-07-2023 11. Raadsvoorstel Voorjaarsnota 2023 en Eerste bestuursrapportage 2023 | M259 Geniet van de daken | Openbare ruimte | 06-10-2023 | 20231206 Naar verwachting wordt de raad hierover in de tweede helft van 2024 geïnformeerd. | |
| 135 | Vragenuur 24-02-2022 MV.1. Poen voor groen bij aanpak woningen Overvecht-Zuid - Tim Schipper (SP) mede namens Rick van der Zweth (PvdA) | Wethouder Diepeveen zal bekijken of het mogelijk is de aanpak van de openbare ruimte bij de door Mitros te renoveren woningen in Overvecht-Zuid te vervroegen, zodat die aanpak kan aansluiten bij de werkzaamheden van Mitros en de raad daarover te informeren voor het einde van 2022. | Openbare ruimte | 31-12-2022 | 20231130 De samenwerking met de energieopgave rond Overvecht-Noord aardgasvrij (warmtenet) heeft meer tijd gekost dan verwacht. Volgens planning hopen we de raad hierover in Q2 2024 verder te informeren. | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 105 | Gemeenteraad 27-01-2022 12. Raadsvoorstel Verordening kabels en leidingen, wijziging APV en legesverordening | M06 Een visie op bodemleven | Openbare ruimte | 30-06-2023 | Deze toezegging wordt verwerkt in de beleidsnota Ondergrond. Naar verwachting komt deze voor behandeling in de raad in Q2 2025. | |
| 868 | Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 05-12-2024 7. Raadsvoorstel Uitgangspunten voor de samenwerking met keldereigenaren bij het herstel kelders in het wervengebied | College komt met een beleidskader voor aankoop van werfkelders uiterlijk in Q4 2025 | Wervengebied | 31-12-2025 | | |
| 867 | Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 05-12-2024 7. Raadsvoorstel Uitgangspunten voor de samenwerking met keldereigenaren bij het herstel kelders in het wervengebied | In de voortgangsrapportage van april 2025 met een voortgangsrapportage is onder meer aandacht voor risico's, aantallen eigenaren die wel en niet meedoen, mogelijkheden nadeelcompensatie | Wervengebied | 30-04-2025 | | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 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 Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie 16 januari 2025

| Datum | Onderwerp | Indiener(s) | Beleidsveld | Deadline | Stand van zaken openbaar | Datum afdoening |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 13-10-2022 | M284 Hengelverbod Haarrijnseplas | Snippe, L.C. (Lisanne) (Partij voor de Dieren) Bode, L. (Linda) (Volt) Chirino, C.C. (Bina) (ChristenUnie) Sungur, M. (Mahmut) (DENK) Nolten, S.J. (Stevie) (BIJ1) Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht) Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht) Hessel, Y.H. (Yvonne) (Utrecht Solidair) Vermeulen, M.W.C. (Maartje) (GroenLinks) Oudejans, A.T. (Annemarijn) (Student&Starter) | Dierenwelzijn | 31-12-2025 | 20241003: De raad is geïnformeerd over de voortgang in de verzamelbrief dierenwelzijn van 28 november 2023. We gaan in de komende periode 2024/2025 verder met de gesprekken met de AUHV over de nieuwe visrechtovereenkomst. Wij streven er naar die gesprekken eind q42025 afgerond te hebben. We zijn hierover in gesprek met de AUHV. De raad wordt in Q2 2023 geïnformeerd over de voortgang. | |
| 26-09-2024 | M385 Bescherm de oevervegetatie (tegen de impact van jaagpad en steiger) | Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren) | Groen | 26-12-2024 | | |
| 15-07-2021 | M253 Poen voor opschaling groen | Sturkenboom, T. (Tessa) | Groen | | | 07-10-2024 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | (Student&Starter) Koning, F. de (Floor) (GroenLinks) Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren) Isik, B. (Bülent) (PvdA) Schilderman, S.E. (Susanne) (D66) | | | | |
| 14-11-2024 | M489 Goed verantwoorden begint bij goede indicatoren | Passier, C.E. (Charlotte) (Volt) | Markten en havens | 31-08-2025 | | |
| 07-12-2023 | M457 Doorgaan met onderzoek zwemlocaties | Stylianou, N. (Nadia) (D66) | Markten en havens | 07-03-2024 | | |
| 07-11-2024 | M414 Verbeter de 'parkeervergunning onderwijs' | Vasters, J. (Joost) (D66) | Mobiliteit | 07-02-2025 | | |
| 27-06-2024 | M297 Heel Utrecht 30kmu | Vasters, J. (Joost) (D66) | Mobiliteit | 31-03-2025 | 20250108: Afgedaan middels Raadsbrief versnellen 30 km aanpak van 3 december 2024 20240910: Eind september zijn resultaten Amsterdam beschikbaar en scherpen wij onze Plan van Aanpak aan. Wij informeren Raad eind 2024 over de voor- en nadelen van versnelde invoer van 30 km/u. | 03-12-2024 |

Lijst moties commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie 16 januari 2025

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 27-06-2024 | M245 Geleidestroken vrijhouden | Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie) | Mobiliteit | 27-09-2024 | 20241127 update volgt in raadsbrief Voortgangsrapportage Mobiliteit (Q1 2025) 20240910: Handelen we af via brief over fietsparkeren binnenstad in Q4 2024. | |
| 25-04-2024 | M181 Noordelijke Randweg Utrecht | Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks) | Mobiliteit | 01-07-2024 | 202411274 Vermeld in brief 25 oktober 2024 over ARU en uitkomsten BO MIRT en LO van 12 november 2024 20240910: Oproep uit motie richting regering en ander genoemde partijen loopt via diverse gesprekken in najaar 2024, in communicatie rondom BO MIRT (oktober) wordt dit meegenomen. | 08-01-2025 |
| 01-04-2024 | M180 Alternatief Ring Utrecht | Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks) | Mobiliteit | 01-06-2024 | 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 | 240910 Wordt opgenomen in plan invoeren betaald parkeren (begin 2025). | |

Lijst moties commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie 16 januari 2025

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 25-04-2024 | M171 Weer pick-ups en SUV's uit Utrechtse straten | Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie) | Mobiliteit | 18-09-2024 | 20250108 Volgt in VGR Mobiliteit najaar 2024 (Q1 2025 naar de raad) 240910 Wordt meegenomen in raadsbrief Q4 2024. | |
| 25-04-2024 | M166 Bereikbaar Utrecht | Passier, C.E. (Charlotte) (Volt) | Mobiliteit | 20-12-2024 | 20241127 Wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma IBP en volgt in Q1 2025 | |
| 02-11-2023 | M348 Alles op alles voor betere parkeerapp en goede alternatieven | Pagter, M. de (Marijn) (VVD) | Mobiliteit | 02-02-2024 | 20241127 Gaat mee in Uitvoeringsplan Invoeren Betaald parkeren van Q1 2025. 20240527: Stand van zaken staat in de raadsbrief Parkeerapp bezoekersvergunning van 24 november 2023 en in de raadsbrief Stand van zaken verbeteringen parkeerapp van 14 februari 2024. 20240910: Stand van zaken is gedeeld in raadsbrief sept 2024. | |
| 22-06-2023 | M147 Toevoegen extra groen en bomen aan de Alexander Numankade | Passier, C.E. (Charlotte) (Volt) | Mobiliteit | 22-09-2023 | 20241127 Raad wordt in geïnformeerd in Q1 met de vaststelling van het VO. 20240313: De raad wordt hierover in Q2 2024 geïnformeerd bij vrijgave van het VO voor reactie. 20240910: De raad wordt geïnformeerd bij vaststelling Voorlopig Ontwerp (Q4 2024) | |

Lijst moties commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie 16 januari 2025

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 10-03-2022 | M79 Verbeter verkeersveiligheid ontsluiting Loevenhoutsedijk | Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren) | Mobiliteit | 30-06-2022 | 20250108: Afgedaan middels Raadsbrief Voortgang programma verkeersveiligheid najaar 2024 van 3 december 2024 20242711 Gaat mee in raadsbrief Voortgang programma Verkeersveiligheid (Q1 2025 naar de raad) 20122023: We hebben in juni 2023 een voorlopig ontwerp besproken met bewoners van de Loevenhoutsedijk. Het betreft het doorvoeren van beperkte verbetermaatregelen tbv verkeersveiligheid aan de Loevenhoutsedijk. Suggesties van bewoners zijn waar mogelijk verwerkt in het ontwerp. Als we meer duidelijkheid hebben over de planning nodigen we omwonenden uit definitief ontwerp. Idealiter vindt uitvoering van de werkzaamheden plaats in het voorjaar van 2024. | 03-12-2024 |
| 26-09-2024 | M402 gezondheidscentrum Marco Pololaan | Ramaker, M.F. (Margreet) (VVD) | Openbare ruimte | 26-12-2024 | | |

Lijst moties commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie 16 januari 2025

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 11-07-2024 | M364 Denk andersom: Denk eerst aan mensen met een beperking | Bosch, D. (David) (UtrechtNu!) | Openbare ruimte | 11-10-2024 | | |
| 25-04-2024 | M174 Biodiversiteit bij zelfbeheer | Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren) | Openbare ruimte | 28-06-2024 | | |
| 02-11-2023 | M354 Laat de steigerdoeken een springplank zijn | Oudejans, A.T. (Annemarijn) (Student&Starter) | Openbare ruimte | 30-06-2024 | | |
| 02-11-2023 | M351 Alcoholreclames uit de openbare ruimte | Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren) | Openbare ruimte | 02-11-2024 | | |
| 02-11-2023 | M344 Uitfaseren lichtmastreclame | Claasen, F. (Fred) (GroenLinks) | Openbare ruimte | 02-11-2024 | | |
| 02-11-2023 | M353 Verban gokreclames | Zweth, R. van der (Rick) (PvdA) | Openbare ruimte | 02-11-2024 | | |
| 02-02-2023 | M03 Bomen en geen stompjes op het Vredenburg | Hessel, Y.H. (Yvonne) (Utrecht Solidair) Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren) Nolten, S.J. (Stevie) (BIJ1) Zwanenberg, P. (Pepijn) (GroenLinks) Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht) Passier, C.E. (Charlotte) (Volt) | Openbare ruimte | 02-05-2023 | | 15-08-2023 |

Lijst moties commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie 16 januari 2025

**Openbare lijst van ingekomen stukken voor commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 16 januari 2025**

| Nummer | Ingekomen stuk | Afdoeningsvoorstel |
|---|---|---|
| 1 | Brandbrief tariefverhoging brug-schut- en havengelden | In handen stellen van het college. De commissie ontvangt een afschrift van het antwoord. |
| 2 | Brief knip in Catharijnesingel | De inhoud desgewenst betrekken bij de behandeling van het voorstel Raadsbrief Programma van Eisen Bestemming Catharijnesingel (geanonimiseerd) openbaar te publiceren. |
| 3 | Brief parkeervergunningsregeling (oudere) bewoners | In handen stellen van het college. De commissie ontvangt een afschrift van het antwoord. |
| 4 | Petitie Catharijnesingel | De inhoud desgewenst betrekken bij de behandeling van het voorstel Raadsbrief Programma van Eisen Bestemming Catharijnesingel (geanonimiseerd) openbaar te publiceren. |
| 5 | Brief bewoners over knip Catharijnesingel | De inhoud desgewenst betrekken bij de behandeling van het voorstel Raadsbrief Programma van Eisen Bestemming Catharijnesingel (geanonimiseerd) openbaar te publiceren. |

*Het ingekomen stuk staat voor leden, conform AVG, in iBabs achter een slotje.*

# Petitie (via petities.nl)

**Wij**
Inwoners, ondernemers en bezoekers van Utrecht.

**constateren dat:**

- er een plan is om de Catharijnesingel te knippen.
- de knip van de Catharijnesingel is voor inwoners en ondernemers een aantasting van hun leefklimaat.
- de omreisroutes via de Singels, Goylaan, Marnixlaan naar de rondwegen lange files geven met een toename aan luchtvervuiling.
- de economische gevolgen voor ondernemers groot zijn, waardoor faillissementen en leegstand toenemen.
- het leefklimaat en economisch klimaat van de binnenstad vermindert, na jarenlange investeringen is dit niet verstandig.

**en verzoeken**
De enige verbindingsweg tussen noord en zuid in stand te laten en af te zien van een knip van de Catharijnesingel.

# Toelichting

De Catharijnesingel afsluiten maakt het centrum onbereikbaar. Dit is de enige verbindingsweg tussen noord en zuid. Utrechtse inwoners, ondernemers, gehandicapten en ouderen worden ernstig aangetast in hun mobiliteit en welzijn. Omrijden is geen redelijk alternatief, want alle binnenstedelijke rondwegen zijn versmald.

In de plannen is bestemming centrum, de parkeergarages onder Hoog Catharijne. Voor belanghebbenden zijn bestemmingen in het centrum, hun ouders, werk, fysiotherapeut, kapper, Stadhuis etc.

Meer ruimte aan voetgangers en fietsers kan geboden worden door de Catharijnesingel fietsstraat te maken met auto te gast.

# Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 4340 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 16 januari 2025 |
| **Agendapunt** | 7 |
| **Titel** | Raadsbrief Programma van Eisen Bestemming Catharijnesingel |
| **ID** | 4557 |
| **Behandelend ambtenaar** | R. Teekamp |
| **Telefoon** | 06 - 42935078 |
| **E-mail** | r.teekamp@utrecht.nl |
| **Datum collegebesluit** | |
| **Geocodering** | |
| **Thema** | |
| **Portefeuillehouder** | Wethouder Van Hooijdonk |
| **Beleidsveld** | Mobiliteit |
| **Referendabel** | |
| **Reden niet referendabel** | |
| **Raadsadviseur (lijst)** | Marjolein Friele/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte |
| **Behandelvoorstel** | |
| **Resultaat commissiebehandeling** | |
| **Resultaat raadsbehandeling** | |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte | 5 december 2024 |
| **Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte** | **16 januari 2025** |

**Voorgesteld besluit**

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | R. Teekamp | **Datum** | 8 oktober 2024 |
| **Doorkiesnummer** | 06 - 42935078 | **Kenmerk** | 12747675 |
| **E-mail** | r.teekamp@utrecht.nl | **Onderwerp** | Bestemming Catharijnesingel |
| **Bijlage(n)** | 1 (PVE/VO) | **Beleidsveld** | Mobiliteit |

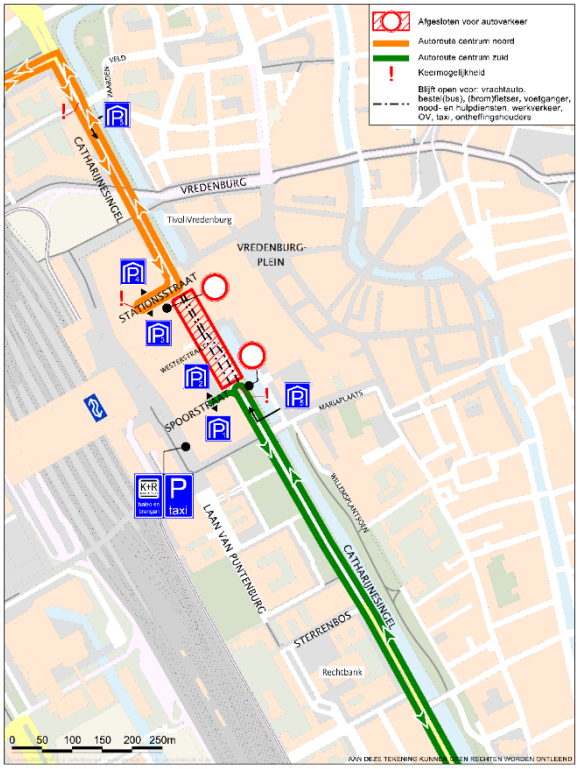
Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren we u over ons besluit om het Programma van Eisen (PVE) en Voorlopig Ontwerp (VO) Bestemming Catharijnesingel vast te stellen voor het realiseren van een geslotenverklaring voor doorgaand autoverkeer. Hiermee zorgen we voor minder doorgaand autoverkeer in en rond het centrum. Zo bieden we meer ruimte aan fietsers en voetgangers en het verbeteren van de leefbaarheid.

**Aanleiding**
Het raadsbesluit voor het weren van het doorgaand verkeer op de Catharijnesingel is genomen in 2022, als onderdeel van het Mobiliteitsplan 2040. Het PvE/VO is de uitwerking van dit besluit.
De laatste jaren is het aantal voetgangers, fietsers en bussen op de drukke oost-west verbinding tussen Utrecht West/Utrecht Centraal en Utrecht binnenstad, sterk toegenomen. Met name het aantal voetgangers en fietsers zal naar verwachting flink doorgroeien, waardoor de oversteek over de Catharijnesingel nog drukker wordt. De loopverbinding tussen het station en de binnenstad willen we meer kwaliteit geven. Hiervoor is onder andere de singel hersteld en de Catharijnesingel heringericht. Ook willen we het zuidelijk deel (Bleekstraat – Marga Klompébrug) van de Catharijnesingel, net als de rest van de singels, herinrichten als fietssingel. Hiervoor is het nodig om doorgaand auto- en motorverkeer te weren. Het weren van doorgaand autoverkeer over de Catharijnesingel draagt ook bij aan een gezond stedelijk leven met meer ruimte voor fietser en voetganger.

**Binnenstad en parkeergarages Hoog Catharijne als bestemming**
Het weren van doorgaand auto- en motorverkeer op de Catharijnesingel door een geslotenverklaring tussen de Spoor- en Stationsstraat leidt tot een vermindering van de verkeersdruk op de Catharijnesingel, wat ten goede komt aan de leefbaarheid van de binnenstad. Daarbij blijven de parkeergarages en de binnenstad goed bereikbaar en worden een eindbestemming. De

geslotenverklaring zorgt ook dat er meer ruimte voor de overstekende fietser en voetganger bij de Marga Klompébrug en Vredenburgknoop komt.



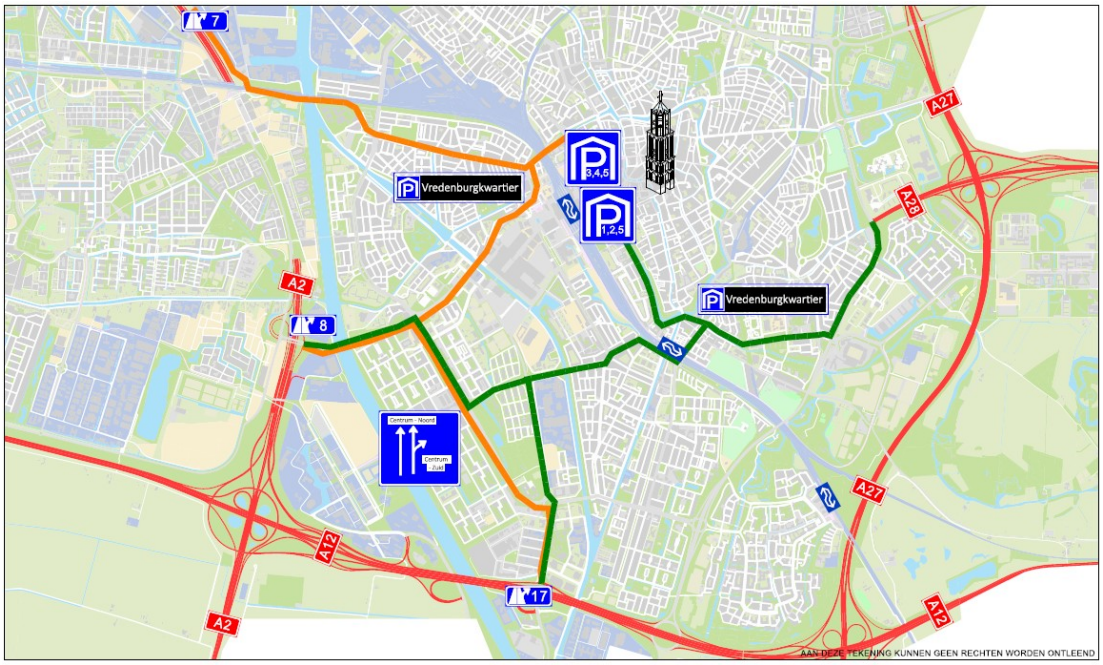

*Afbeelding 1 geslotenverklaring voor doorgaand auto- en motorverkeer tussen de Spoor- en Stationsstraat*

Voor de maatregel hanteren we de volgende uitgangspunten, die afgestemd zijn met de omgeving:

- Alle functies en bestemmingen aan de Catharijnesingel, waaronder Hoog Catharijne, blijven goed bereikbaar;
- Communicatie over autoroutes en de geslotenverklaring is positief en gericht op alternatieve routes;
- Nood- en hulpdiensten, brom- en snorfietsers, fietsers (incl. e-bike en speedpedelec), voetgangers, taxi's, openbaar vervoer, touringcars, logistiek verkeer, gemeentelijk werkverkeer en houders van ontheffingen kunnen de geslotenverklaring passeren;
- Alleen bestemmingsverkeer voor bedrijfsverzamelgebouw The Cath (aan de Westerstraat) en bewoners van Gildeveste (3511EA/EB), Radboudveste (3511EE/EG/EH/EJ) en Moreelsepark (3511EP) met een auto of motor met een geldig parkeerrecht voor een parkeerplek in P1, P2, P3 of P4 van Hoog Catharijne parkeergarages (Klepierre), kunnen voor hun voertuig(en) een ontheffing aanvragen om de geslotenverklaring te mogen passeren;
- De geslotenverklaring zal in de eerste fase van het project worden gerealiseerd via bebording, (ribbel)belijning en markering. Handhaving gebeurt met behulp van ANPR camera's. We hanteren een waarschuwingsperiode van twee maanden, voordat er over gegaan wordt op beboeting. Verkeersregelaars worden in het begin ingezet om het verkeer waar nodig in goede banen te leiden.
- In de tweede fase van het project zal op basis van monitoringsgegevens en evaluaties de verkeerssituatie zonodig aangepast kunnen worden;

De geslotenverklaring wordt naar verwachting begin maart ingevoerd, na de voorjaarsvakantie.

We gaan de maatregel implementeren, rekening houdend met de planning van andere verkeersprojecten. Vooral aan de noordzijde van het project vinden veel werkzaamheden plaats, die afstemming behoeven zodat gemotoriseerd verkeer zo begeleid mogelijk de weg naar de binnenstad vindt. Afstemming vindt plaats met verkeersprojecten: Westelijke Stadsboulevard, Lombokplein, Amsterdamsestraatweg, Smakkelaarsveld (noordzijde) en Moreelsepark ontwikkeling en Zuidpoort/Ledig Erf (zuidzijde). Afspraak is om op verkeersborden vanaf de snelweg twee hoofdroutes aan te geven, dit zijn de route Centrum-Noord en Centrum-Zuid.




*Afbeelding 1 Overzicht van autoroutes Centrum Noord (oranje) en Centrum Zuid (groen)*

**Participatie**

Participatie rondom dit project heeft plaatsgevonden bij verkeersstudie Noordwest (2019) en bij het vormgeven van het Mobiliteitsplan 2040 (2021/2022). De omgeving is betrokken bij de planvorming. Sinds 2022 vindt raadpleging plaats in de vorm van agendasetting op het maandelijks bereikbaarheidsoverleg met Centrummanagement Utrecht (CMU) en actieve voorlichting aan de voorzitters van de VvE's boven Hoog Catharijne. Omwonenden zijn ingelicht tijdens de informatieavonden Zuidpoort, CU2030 en de informatiemarkt en het wijkbericht op 24 juni 2024. Kantoren en bedrijven met veel parkeerders zijn geïnformeerd via gesprekken en een onlinebijeenkomst in 2024.

Op bewonersavonden, tijdens gesprekken met de voorzitters van VvE's boven Hoog Catharijne, tijdens de informatiemarkt en in gesprekken en informatiebijeenkomsten met kantoren, CMU en Klepierre zijn vragen en suggesties verwerkt door:

- Rekening te houden met de startmaand van het project (eerste kwartaal van 2025);
- Ontheffing uit te werken voor bewoners en een kantoor met een auto-parkeeringang direct gelegen aan het gebied van de wegafsluiting;
- Communicatie in te richten in samenwerking met CMU en Klepierre;
- Informatie te verspreiden via eigen en de door belanghebbenden aangegeven kanalen en middelen;
- Informatie over de autoroutes uit te werken in twee talen en op te stellen vanuit meerdere projecten op een autoroute (NL en ENG);

- Bebording voor route en parkeren autoverkeer voor start project eenduidig en gereed;
- Kaarten met autoroutes en parkeerroutes in grootste navigatiesystemen voor start project gereed te hebben;
- Monitoring in te voeren op de plekken waar bewoners knelpunten verwachten;
- Waarschuwen in de eerste fase van camerahandhaving;
- Gesprekken te organiseren rond zorgen van directe belanghebbenden;
- Hotels los te informeren via een direct mail en op een bijeenkomst van HoST in november.

Naar verwachting publiceren we in de tweede helft oktober 2024 het Verkeersbesluit. Er is na publicatie zes weken de tijd om bezwaar aan te tekenen op de door te voeren geslotenverklaring. Publicatie van het Verkeersbesluit gaat via de standaard kanalen. Daarnaast melden we het op onze webpagina en informeren wij belanghebbenden via onze contacten in de omgeving.
De participatie is afgerond en we richten ons nu met omgevingsmanagement op het uitleggen en afstemmen met stakeholders van de verkeersmaatregel, de routes, de borden en de communicatie.

**Financiën**
Voor de dekking van deze fase hebben we 0,690 miljoen euro beschikbaar. Doordat we camerahandhaving in de eerste fase onderdeel van het project hebben gemaakt waarvoor we extra voorbereidings- en uitvoeringskosten maken en de extra werkzaamheden voor het WOO verzoek, is dit budget naar verwachting niet meer toereikend. Het aanvullende verwachte benodigde bedrag van 0,2 miljoen euro zullen we dekken we uit het investeringsbudget van Meerjaren Programma Bereikbaarheid (MPB), onderdeel van het MPR. Zoals we in het MPR 2024 vermeldden, houden we financiële ruimte in de reserve om knelpunten op lopende projecten gedurende het jaar op te kunnen vangen. In het MPB 2025 zal dit worden verwerkt.

**Communicatie en planning**
In deze fase focussen wij op het goed informeren van alle belanghebbenden, zodat men vroegtijdig weet wat er gaat gebeuren, wie ontheffing krijgt en wat de invloed is op de bekende aanrijdroute van automobilisten en motorrijders die een bestemming rond Hoog Catharijne hebben. In augustus 2024 is met CMU en Klepierre de bereikbaarheidscommunicatie afgestemd. Oktober 2024 gaat informatie over ontheffingen, handhaving en eerste planning richting bewoners. Dan start ook de bredere communicatie met routebeschrijvingen en kaarten aan ondernemers en bureau Utrecht marketing. Dit gebeurt in het Nederlands en Engels. De routebeschrijvingen zijn bedoeld voor bewoners, bezoekers, ondernemers en logistiek, centraal staat de wegaanduiding/bebording: Centrum, Centrum-Noord en Centrum-Zuid. Deze communicatie wordt herhaald.
Een maand tot twee weken voor de start met de geslotenverklaring zal de bebording (geel) met ondersteuning van tekstkarren en een informatiebord bij P5 waarschuwen en wijzen op het wijzigen van de verkeerssituatie. De eerste twee maanden van de geslotenverklaring gelden als waarschuwingsperiode, men wordt aangesproken of krijgt een waarschuwing in de brievenbus. Na deze waarschuwingsperiode zal beboet gaan worden. Op basis van monitoring, beboeting en vragen e evalueren we de effecten van de geslotenverklaring. Het evaluatierapport delen we uiterlijk Q2 van 2026 met de gemeenteraad.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

# Programma van Eisen en Voorlopig Ontwerp Bestemming Catharijnesingel

7-10-2024

Versie 6.1



# Colofon

### Wethouder

Lot van Hooijdonk | Verkeer en Mobiliteit

### Opdrachtgever

Daniël Reuling | Programmamanager

### Projectgroep

Ton Beuving | Stadsingenieurs
Martin de Lange| Stadsingenieurs
Jan Geert Baan I Ruimte
Marjo de Kraker I Ruimte
Robin Maatjes | Ruimte
Maartje Pierhagen | Ruimte
Tjalle Meyboom | Ruimte

### Projectmanagement

Raoul Teekamp | Ruimte

### Grafische realisatie

### Versiedatum

7-10- 2024

### Status

Versie 6.1

### Bestuurlijke besluitvorming

Oktober 2024

# Inhoudsopgave

**Bestemming Catharijnesingel** ..... **1**
Wethouder ..... 2
Opdrachtgever ..... 2
Projectgroep ..... 2
Projectmanagement ..... 2
Grafische realisatie ..... 2
Versiedatum ..... 2
Status ..... 2
Bestuurlijke besluitvorming ..... 2

**Inhoudsopgave** ..... **3**

**1 Inleiding** ..... **5**
1.1 Aanleiding ..... 5
1.2 Doelstelling ..... 6
1.3 Studiegebied ..... 7
1.4 Aangrenzende projecten en omgeving ..... 9
1.5 Proces en participatie ..... 9
1.5.1 Participatie tot aan 2024 ..... 9
1.5.2 Sinds 2024: Twee fasen uitvoering en lengte knip staan vast ..... 10
1.5.3 Bestemming Catharijnesingel ..... 10
1.6 Leeswijzer ..... 11

**2 Beleidskader** ..... **12**
2.1 RSU 2040 ..... 12
2.2 Kadernota kwaliteit openbare ruimte ..... 13
2.3 Verkeersstudie Noord-West 2019 ..... 14
2.4 Mobiliteitsplan 2040 ..... 15
2.5 Omgevingsvisie Binnenstad ..... 15
2.6 Bestemmingsplan Catharijnesingel 2010 ..... 16

**3 Bestaande situatie** ..... **17**
3.1 Historie ..... 18
3.2 Mobiliteit ..... 18
3.3 Groenstructuur ..... 19

**4 Ontwerp en ontwerpuitgangspunten** ..... **21**
4.1 Aanpak in twee fasen ..... 21

4.2 De werking van de knip in de eerste fase ..... 21
4.3 Ontwerp randvoorwaarden en uitgangspunten ..... 24
4.4 Bebordingsplan ..... 25
4.5 Monitoring verkeerseffecten ..... 27
4.6 Handhavingsplan ..... 27

**5 Onderzoeken ..... 28**
5.1 Archeologie en monumenten ..... 28
5.2 Bodem ..... 28
5.3 Niet gesprongen explosieven ..... 28
5.4 Ecologie/ Flora en fauna ..... 28
5.5 Bomen ..... 29
5.6 Verharding ..... 29
5.7 Kabels en leidingen ..... 29
5.8 Duurzaamheid ..... 29
5.9 Geluid ..... 29
5.10 Water ..... 30
5.11 Procedures en vergunning ..... 30

**6 Beheer en handhaving ..... 31**
6.1 Beheer ..... 31
6.2 Handhaving ..... 31
6.3 Uitzonderingen op de geslotenverklaring ..... 31

**7 Vervolgstappen ..... 32**
7.1 Planproces ..... 32
7.2 Communicatie ..... 32
7.2.1 Interne communicatie ..... 32
7.2.2 Externe communicatie ..... 32
7.3 Planning (indicatief) ..... 34

# 1 Inleiding

Voor u ligt Het Programma van Eisen/ Voorlopig Ontwerp voor het project Bestemming Catharijnesingel (vanaf hier aangeduid als PvE/VO). Dit project is gestart in 2021 als uitvoering van een coalitieafspraak en raadsbesluit. Het project stond bekend als de ‘knip Catharijnesingel’. We gaan verder onder de naam ‘Bestemming Catharijnesingel’.

In dit project realiseren we een geslotenverklaring ter hoogte van het Poortgebouw (Hoog Catharijne), gericht op het weren van doorgaand autoverkeer op de Catharijnesingel. Met deze maatregel zorgen we ervoor dat er veel minder gebiedsvreemd autoverkeer zal rijden over de Catharijnesingel en de aangrenzende wegen. En creëren we als positief effect meer ruimte voor langzaam verkeer (fiets en voetganger) om over te steken en meer ruimte voor een andere inrichting van de aangrenzende wegen (Catharijnesingel noord en zuid, Amsterdamsestraatweg, Ledig Erf, Lombokplein, etc.). Er zal op deze wegen vanwege de knip in de Catharijnesingel ook minder autoverkeer rijden.

De afgelopen jaren is onderzoek verricht naar ontwerpvarianten om een 'knip’ mogelijk te maken.
De voorgestelde ingrepen in de openbare ruimte zijn beperkt. Deze maatregel heeft echter in bredere zin een maatschappelijke impact op de stad, zowel op inwoners, bezoekers als forenzen/bestemmingsverkeer. Het zal bij automobilisten in de stad, komend naar en vertrekkend uit de stad leiden tot gedragsverandering: een andere route kiezen: óf route zuid, óf route noord. De Catharijnesingel wordt een bestemming. Om dit gewenste gedrag te bereiken zijn ook oplossingen nodig anders dan civieltechnisch zoals bebording, communicatie, monitoring en digitale camerahandhaving. Deze aspecten vormen een belangrijk onderdeel van de onderbouwing voor het uit te voeren ontwerp.

Het project kent twee fasen. In de eerste fase wordt de maatregel uitgevoerd met duidelijke bebording en belijning, en minimale fysieke ingrepen. Handhaving vindt plaats met digitale camera’s. Deze worden eerst uitvoerig getest, waarna een periode van waarschuwen volgt. Pas na 2 maanden start beboeten. In deze eerste fase vindt monitoring van de effecten plaats. Op basis van de bevindingen uit de monitoring kunnen in fase 2 aanpassingen in het ontwerp van de Catharijnesingel worden doorgevoerd om deze aantrekkelijker te maken als bestemming en de fietsers en voetgangers meer ruimte te geven. In dit document staan de eisen, randvoorwaarden en uitgangspunten beschreven die nodig zijn voor uitvoering van de eerste fase van deze maatregel. En die het kader vormen voor het voorlopig ontwerp voor de inrichting van de openbare ruimte.

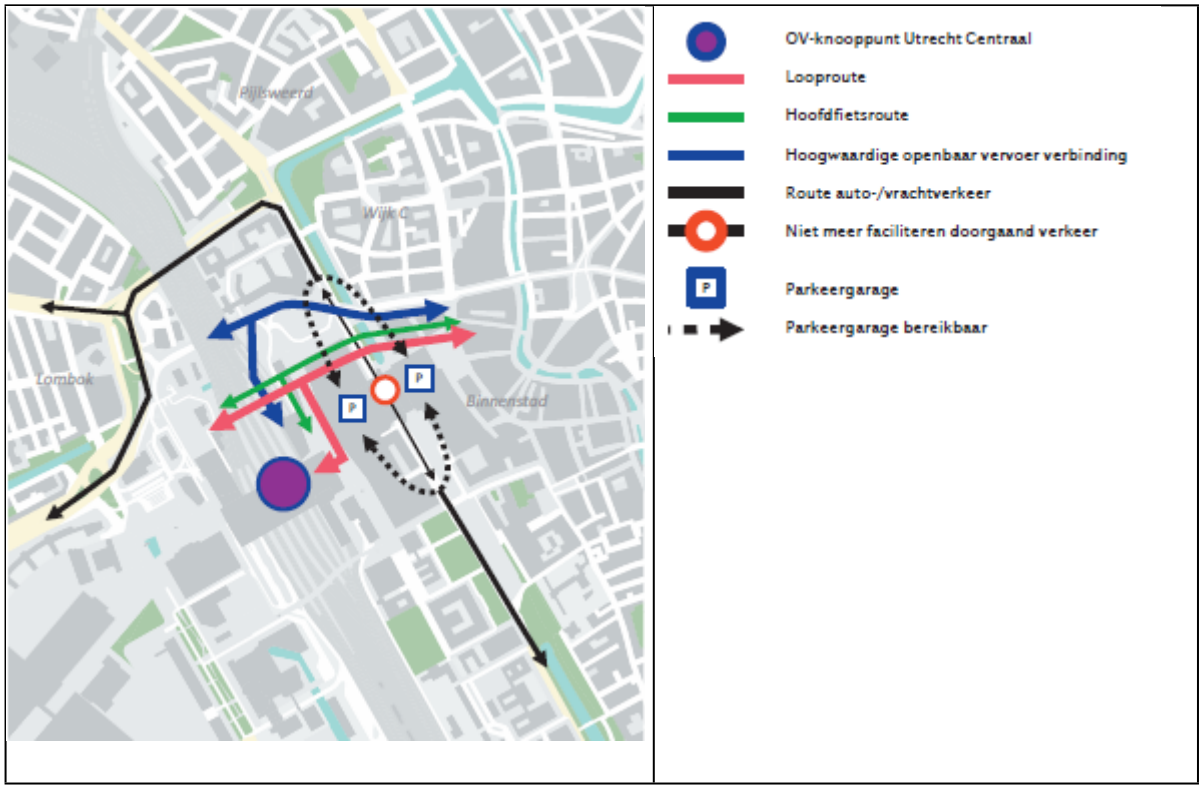
Het PvE actualiseren we aan de hand van de monitoring van de eerste fase. Daarna maken we het ontwerp voor de tweede fase van de geslotenverklaring (mogelijk met inzet camera’s en beperkte aanpassingen op de kruispunten Paardenveldbrug en Marga Klompébrug)  en werken deze uit tot een VO.

## 1.1 Aanleiding

De Catharijnesingel loopt langs de buitenzijde van de singel die de oude binnenstad omringt en vormt de verbinding tussen de Daalsesingel aan de noordzijde en de Bleekstraat en het Ledig Erf aan de zuidzijde. Deze verbinding die vooralsnog de Amsterdamsestraatweg, Daalsetunnel, de Vondellaan en de Venuslaan bedient, zorgt voor een grote hoeveelheid aan doorgaand verkeer nabij het centrum van Utrecht.

De laatste jaren is het aantal voetgangers, fietsers en bussen op de drukke oost-west verbinding tussen Utrecht West/Utrecht Centraal en Utrecht binnenstad sterk toegenomen. Met name het aantal voetgangers en fietsers zal naar verwachting flink doorgroeien waardoor de oversteek over de Catharijnesingel nog drukker wordt. De loopverbinding tussen het station en de binnenstad wil de gemeente meer kwaliteit geven. Hiervoor is onder andere de singel hersteld en de Catharijnesingel heringericht. Ook wil de gemeente het zuidelijk deel (Bleekstraat – Marge Klompébrug) van de Catharijnesingel net als de rest van de singels herinrichten als fietssingel. Hiervoor is het nodig om doorgaand autoverkeer te ontmoedigen.

Het optimaliseren van de verkeersregeling is op deze plek niet meer mogelijk. De gemeenteraad heeft in 2022 het besluit genomen om doorgaand autoverkeer over de Catharijnesingel niet meer te faciliteren. Naar aanleiding daarvan zijn we gaan onderzoeken hoe deze knip vorm te geven. De knip bestaat uit door een verbod van doorgaand autoverkeer ter hoogte van het poortgebouw (zie figuur 1). Hierdoor is er meer fysieke ruimte, maar vooral een kortere wachttijd om over te steken voor voetganger, fietsers en OV, waardoor beter afgewikkeld kan worden. Dit maakt de situatie overzichtelijker, het gebied blijft goed bereikbaar voor iedereen en de omgeving wordt aantrekkelijker. Bestemmingsverkeer, waaronder logistiek verkeer en auto's naar de parkeergarages rondom Hoog Catharijne, blijft in de nieuwe situatie mogelijk.




*Figuur 1 Routes van verschillende weggebruikers bij een knip (Mobiliteitsplan 2040).*

# 1.2 Doelstelling

Hoofddoelstelling van het project ‘Knip Catharijnesingel’ is het weren van doorgaand autoverkeer nabij de binnenstad en het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Catharijnesingel.
Het project draagt hiernaast bij aan gezond stedelijk leven met meer ruimte voor fietser en voetganger. Het niet meer faciliteren van doorgaand autoverkeer leidt tot:

- Minder auto's op de Catharijnesingel.
- Meer ruimte voor langzaam verkeer bij de oversteken van de Catharijnesingel.
- Het verbeteren van de leefbaarheid Amsterdamsestraatweg, Lombokplein en Ledig Erf. Dit project is een randvoorwaarde voor slagen van deze drie verkeersprojecten.
- Ruimte om het zuidelijk deel van de Catharijnesingel in te richten als fietssingel.
- Betere doorstroom van logistiek verkeer.

**Uitzonderingen op algemene geslotenverklaring**

De verkeersmaatregel om deze knip mogelijk te maken bestaat uit een algehele geslotenverklaring (C1). Hierop zijn uitzonderingen van toepassing en een beperkt aantal ontheffingen. Dit is onder andere nodig om ervoor te zorgen dat voor dat alle functies en bestemmingen in Hoog Catharijne goed bereikbaar blijven voor bestemmingsverkeer.

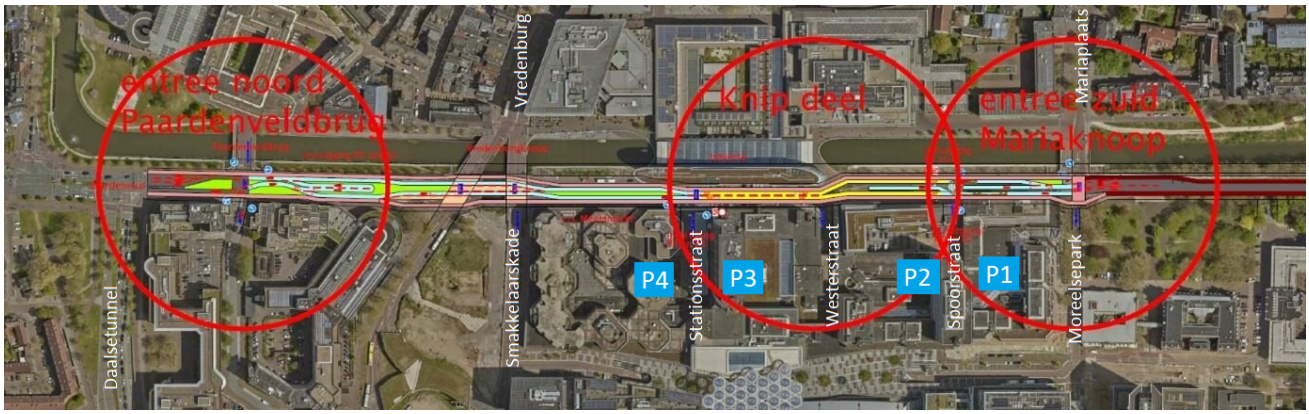
Uitzonderingen zijn: Nood- en hulpdiensten, brom- en snorfietsers, fietsers (incl. e-bike en speedpedelec), voetgangers, taxi's, openbaar vervoer, touringcars, logistiek verkeer, gemeentelijk werkverkeer en houders van ontheffingen*.

*Ontheffinghouder: twee categorieën verkeersdeelnemers (in omvang klein < 200):

- Bewoners: bewoners van Gildeveste (3511EA/EB), Radboudveste (3511EE/EG/EH/EJ) en Moreelsepark (3511EP) die houder zijn van een voertuig en die een geldig parkeerrecht hebben voor een vaste parkeerplek in P1, P2, P3 of P4 van Hoog Catharijne parkeergarages (Klepierre);
- Gebruikers van bestemmingen die uitsluitend bereikbaar zijn via de geslotenverklaring, waaronder kantoorgebouw The Cath.

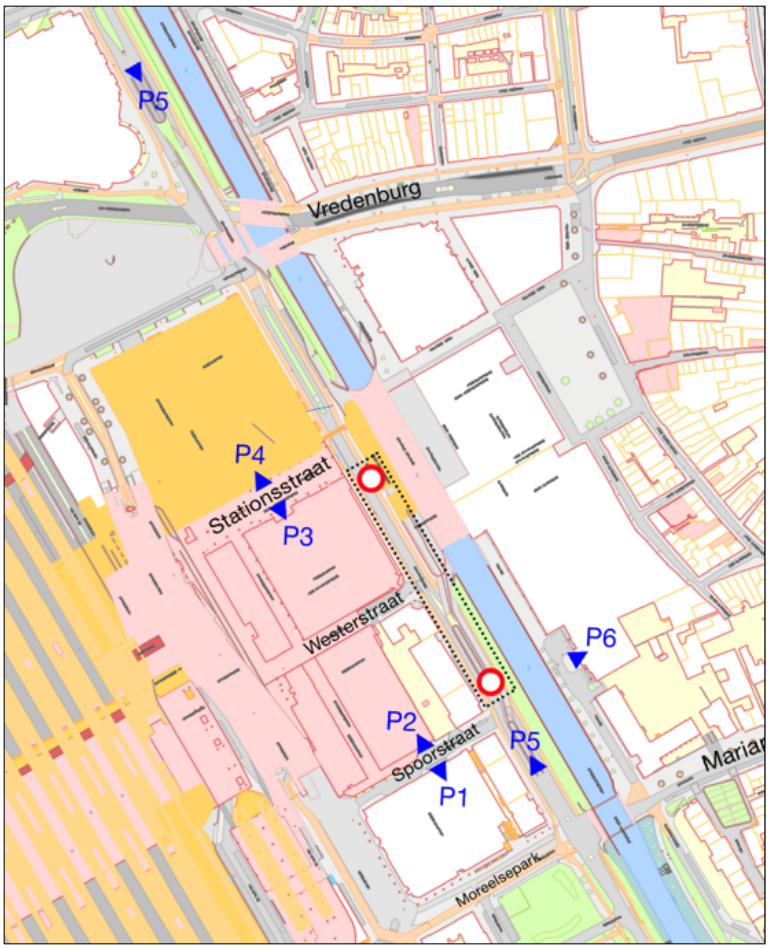
In paragraaf 6.2 vindt u meer informatie over de uitzonderingsmogelijkheden op de geslotenverklaring.

# 1.3 Studiegebied



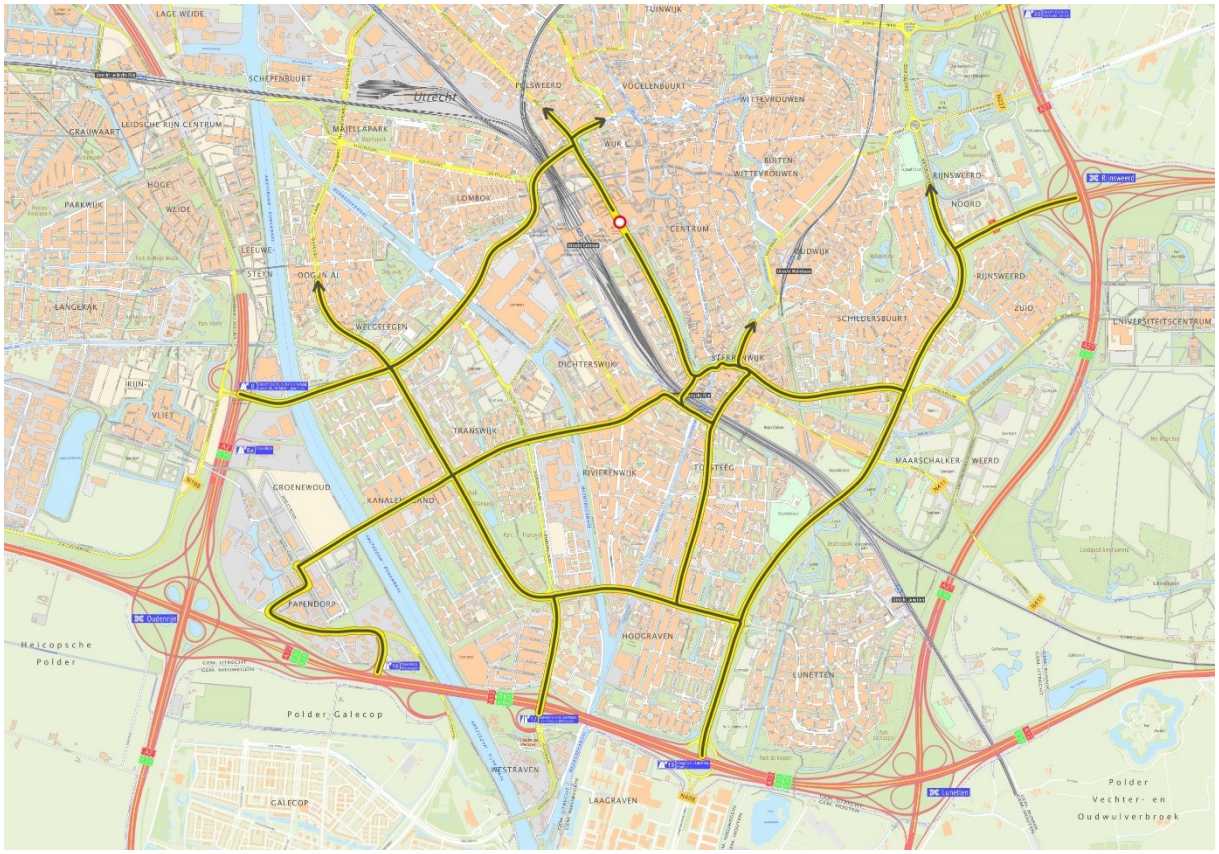

*Figuur 2 Het studiegebied bevindt zich op de Catharijnesingel en loopt vanaf het noorden van de Paardenveldbrug tot ten zuiden van de Marga Klompébrug.*

In het gebied bevinden zich grote parkeergarages. De ingang van P1 en P2 bevindt zich in de Spoorstraat (zuidzijde) en P3 en P4 en de expeditie-toegang stationsplein, Hoog Catharijne zijn bereikbaar via de Stationsstraat (noordzijde). Parkeergarage P5 is vanaf de Catharijnesingel van zowel noord als zuid bereikbaar. Dit verandert niet na realisatie van de geslotenverklaring. Aan de Westerstraat, gelegen binnen de geslotenverklaring, bevindt zich een expeditie-uitgang voor winkelcentrum Hoog Catharijne en de entree tot de privé parkeerplaats van kantoorgebouw The Cath.




*Figuur 3 Het gebied rond de geslotenverklaring voor doorgaand autoverkeer met parkeeringangen*

Het is van groot belang dat winkels, kantoren, hotels en woningen in het plangebied bereikbaar blijven. Bestemmingsverkeer betreft parkeerders en logistiek vervoer met een bestemming in het gebied. Grote stakeholders zijn NS, Kleppiere, Creative Valley en PostNL. Dit bestemmingsverkeer wordt gefaciliteerd van en naar de parkeergarages en expeditie toegang.



*Figuur 4 Hoofdroutes vanaf snelweg Ring Utrecht naar centrum bij gerealiseerde knip Catharijnesingel*

# 1.4 Aangrenzende projecten en omgeving

Het niet meer faciliteren van doorgaand autoverkeer op de Catharijnesingel zorgt voor een verkeersreductie op het toekomstige Lombokplein, de Amsterdamsestraatweg en de route over het Ledig Erf vanaf de Venuslaan. Deze afname van autoverkeer is noodzakelijk voor het uitvoeren van deze projecten. (Verkeersstudie Noord-West (2019)).
In het projectgebied speelt veel op het gebied van de openbare ruimte. De parkeergarages Paardenveld, P6 en Springhaver zijn of zullen verdwijnen, hierdoor blijven P1-P5 de grootste parkeermogelijkheid aan de oost/west kant van de stad. Er zijn 250 parkeerabonnementen in P5 beschikbaar voor de gemeente en in 2026/2027 P1 en P4 4500 fiets parkeerplekken gerealiseerd worden, hierbij verdwijnen 200 auto parkeerplekken. In het stationsgebied vinden bouwontwikkelingen plaats, zoals de gevelvernieuwing van Hoog Catharijne, de ontwikkeling van Spark (appartementengebouw), vergroening van de Moreelse tuinen en de vernieuwde ingang van Tivoli/Vredenburg. Hierdoor is er in de eerste fase van dit project extra bouwverkeer in het gebied.

# 1.5 Proces en participatie

In het bestemmingsplan Catharijnesingel 2010 wordt een knip aan Catharijnesingel voor het eerst benoemd. In 2019 en 2020 zijn diverse studies verricht naar verkeerscenario's om toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen aan de noordwestkant van de stad mogelijk te maken. In 2022 heeft de gemeenteraad het RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 vastgesteld, waarin de knip is opgenomen. Zie verder hoofdstuk twee.

### 1.5.1 Participatie tot aan 2024

Participatie rondom dit project heeft plaatsgevonden bij verkeersstudie Noord-West (2019) en het vormgeven van het mobiliteitsplan 2040 (2021/2022). De omgeving is betrokken bij de planvorming. In het kader van het PvE van dit project vindt sinds 2022 vindt raadpleging plaats in de vorm van: agendasetting op het

maandelijks bereikbaarheidsoverleg met Centrummanagement Utrecht (CMU) en actieve voorlichting aan de voorzitters van de VvE's boven Hoog Catharijne. Omwonenden zijn ingelicht tijdens de informatieavonden Zuidpoort en CU2030.

Uitkomsten van de maatschappelijke discussie (2019 tot nu): omwonenden zijn blij met minder auto's maar zijn bang om opgesloten te raken in hun wijk (Hooch Boulandt) of ver om te moeten rijden voor hun boodschappen, bezoek, werk e.d. Tevens vragen zij aandacht voor de bezoekers die zij regulier ontvangen, zoals: schoonmakers, zorgverleners, boodschappendienst etc., Ondernemers vinden bereikbaarheid, parkeren en goede routebegeleiding voor automobilisten het allerbelangrijkst om alle bezoekers van de historische binnenstad en Hoog Catharijne te blijven faciliteren. Zij pleiten voor duidelijke bebording en positieve informatie in de route- en parkeerapps. 75% van de bezoekende en parkerende automobilisten komt vanuit noordelijke richting blijkt uit parkeercijfers van Klepierre. CMU waarschuwt voor een start van de reconstructie tot een geslotenverklaring in het drukke najaar (okt-dec.), omdat dan het autobezoek aan de binnenstad en Hoog Catharijne het hoogst is en er een drukke culturele agenda bij Tivoli/Vredenburg is. Logistieke belanghebbenden denken mee en zetten zich in om minder (grote) voertuigen te laten bevoorraden. Zij geven aan dat chauffeurs en artiesten veelal uit het noorden komen aanrijden (75%). Zij horen graag op tijd als hun chauffeurs drukte kunnen verwachten vanwege afsluitingen of het wennen aan nieuwe rijrichtingen.

### 1.5.2 Sinds 2024: Twee fasen uitvoering en lengte knip staan vast

De uitwerking van het genomen raadsbesluit is in november 2023 vertaald naar een ontwerp voor een verkeersknip in de vorm van een geslotenverklaring, die tegemoetkomt aan de wensen van de omgeving en bijdraagt aan de beoogde resultaten van raakvlakprojecten Lombok/Westplein, Amsterdamsestraatweg, Westelijke Stadsboulevard en autoluw Ledig Erf (studie Zuidpoort). Er is in 2024 gekozen voor een twee fasen aanpak met ANPR camera handhaving (zie pag. 5)

De lengte van de knip loopt van de Stationsstraat tot de Spoorstraat en wordt niet ingekort om de Westerstraat goed bereikbaar te houden. Vanaf 2024 draait de communicatie en het omgevingsmanagement vooral om informeren en peilen om alle belanghebbenden vroegtijdig mee te nemen in de nieuwe aanrijdroutes. Veel belanghebbenden informeren de eigen achterban en zijn gebaat bij het vroegtijdig vastliggen van routes om hun hotelgasten, concertbezoekers, vrachtwagenchauffeurs, klanten, huurders, buren e.d. in te lichten over het gaan zien van nieuwe bebording en het anders gaan rijden naar de bekende bestemming. We participeren niet meer, maar doen uitvoerig aan omgevingsmanagement waarbij we actief belangen afwegen die geuit of opgevraagd worden die invloed kunnen hebben op planning, communicatie of bebording.

### 1.5.3 Bestemming Catharijnesingel

Hoofddoel van de externe communicatie wordt: positief informeren over de autobereikbaarheid van de binnenstad van Utrecht. In 'De rode loper uit' zijn communicatie afspraken met CMU gemaakt over het positief framen van Utrecht als aantrekkelijke winkel-, verblijf- en recreatiebestemming. Wij houden deze richtlijnen aan en noemen deze verkeersmaatregel sinds 2024 : Bestemming Catharijnesingel (voorheen: knip Catharijnesingel). Zo benadrukken we dat parkeren mogelijk is en de Catharijnesingel een eindstation voor de automobilist. Vanuit het noorden en zuiden is gekeken naar de autoroute bebording en hier blijkt dat de benamingen Centrum, Centrum-Noord en Centrum-Zuid het meest onderscheidend zijn. Deze zullen wij gaan doorvoeren in de blauw/witte bewegwijzering. Kortom: Bestemming Catharijnesingel is goed vindbaar en eenvoudig te bereiken met de (vracht)auto.

In paragraaf 7.2 worden de hoofdlijnen uit het communicatieplan van Bestemming Catharijnesingel omschreven.

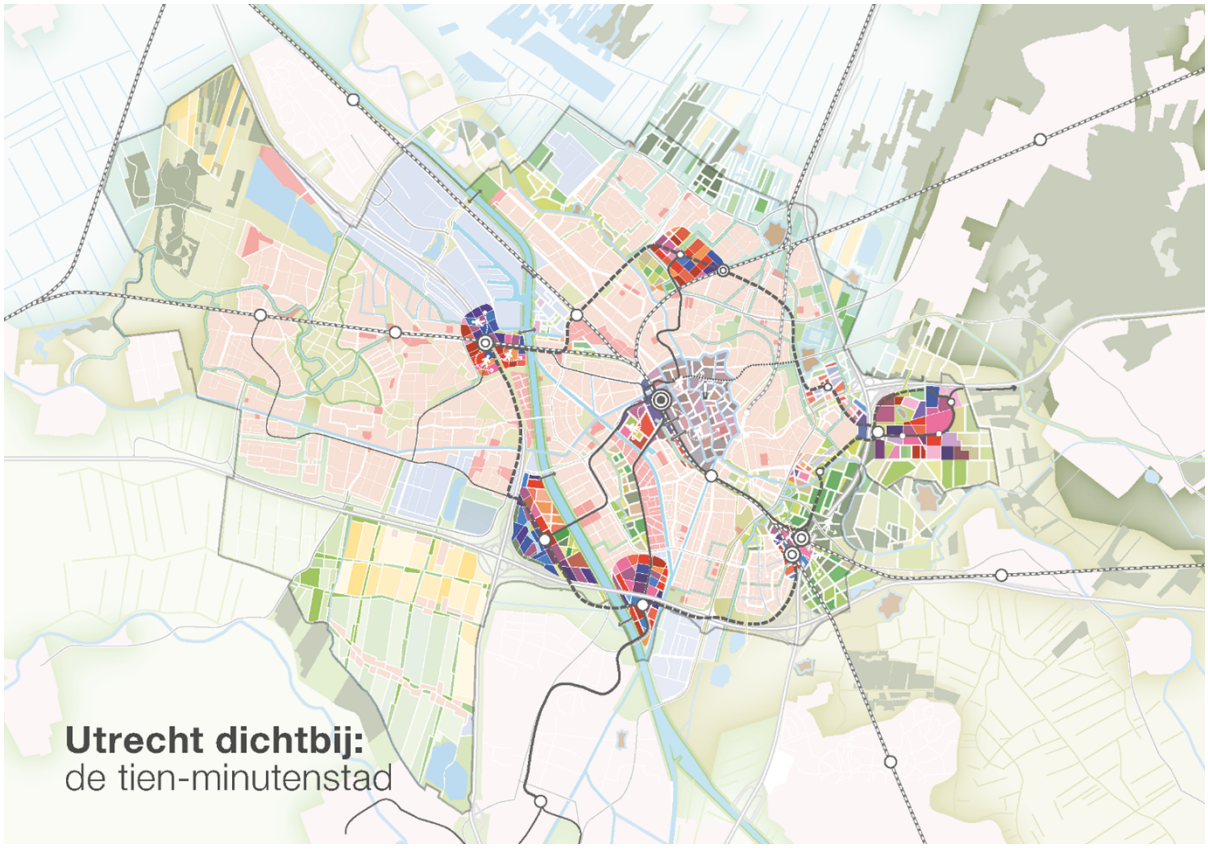
## 1.6 Leeswijzer

Dit PVE gaat primair over fase 1. In hoofdstuk 2 vindt u het beleidskader en de ambities van de gemeente Utrecht die van toepassing zijn op dit project. In hoofdstuk 3 vindt u meer informatie over de geschiedenis en de huidige situatie van het plangebied. De randvoorwaarden, uitgangspunten en ontwerptoelichting bij het VO voor de eerste fase staan in hoofdstuk 4 beschreven.  In hoofdstuk 5 beschrijven we de reeds uitgevoerde onderzoeken en de resultaten daarvan en welke vervolgonderzoeken nog nodig zijn. In hoofdstuk 6 en 7 leest u meer over toekomstig beheer, handhaving, communicatie en het vervolgproces.

# 2 Beleidskader

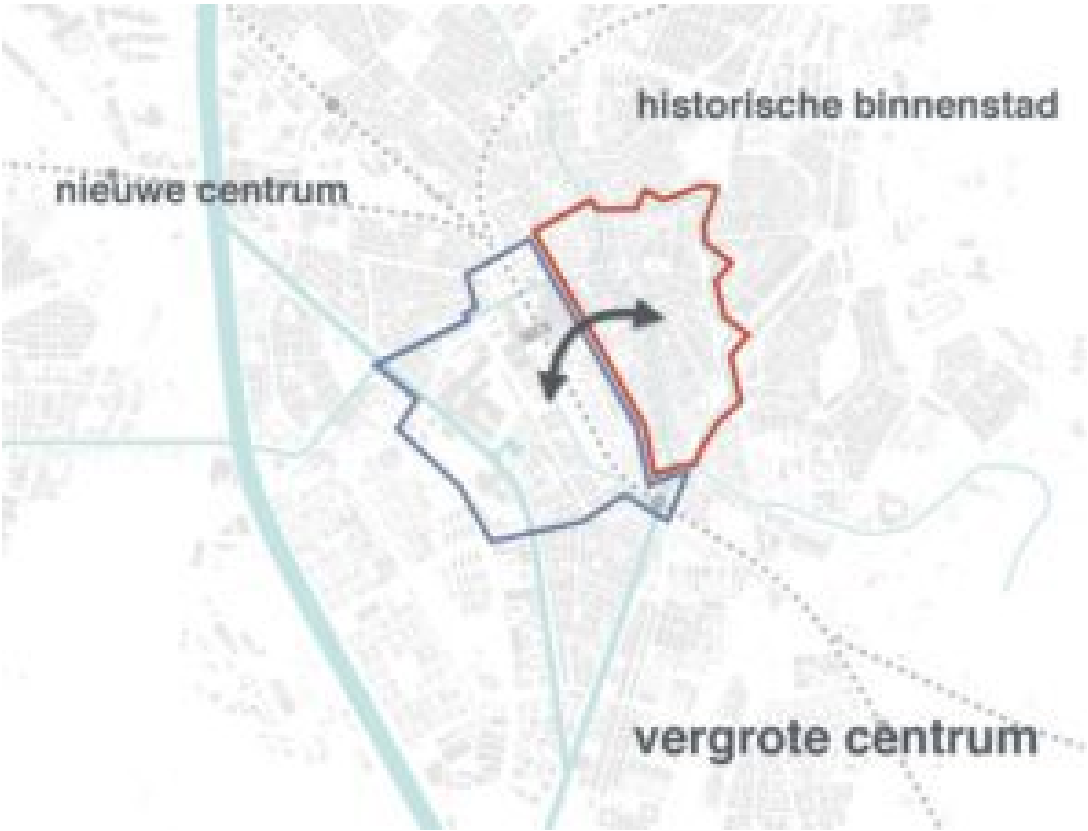
## 2.1 RSU 2040

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is vastgelegd hoe de ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht er uit kan gaan zien. Utrecht wil de groei van het aantal inwoners en banen benutten om de kwaliteit van de stad te vergroten. De ontwikkeling naar een stad met meerdere centra zorgt ervoor dat wonen, werken, groen en andere voorzieningen voor iedereen dichtbij zijn en goed bereikbaar te voet, fietsend of met het openbaar vervoer. Zo wordt de groei van de stad minder auto-afhankelijk. Het motto ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ wordt concreet gemaakt in projecten als het project 'Bestemming Catharijnesingel', waarin bereikbaarheid van wonen, werken en voorzieningen voor alle modaliteiten geborgd is, maar toegankelijkheid voor langzaam verkeer en verblijf voorop staan.




*Figuur 5 Op de visiekaart van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is te zien dat naast het bestaande centrum vijf nieuwe knooppunten worden ontwikkeld: Leidsche Rijn Centrum, Overvecht,Utrecht Science Park/Rijnsweerd, Lunetten-Koningsweg en de A12 zone.*

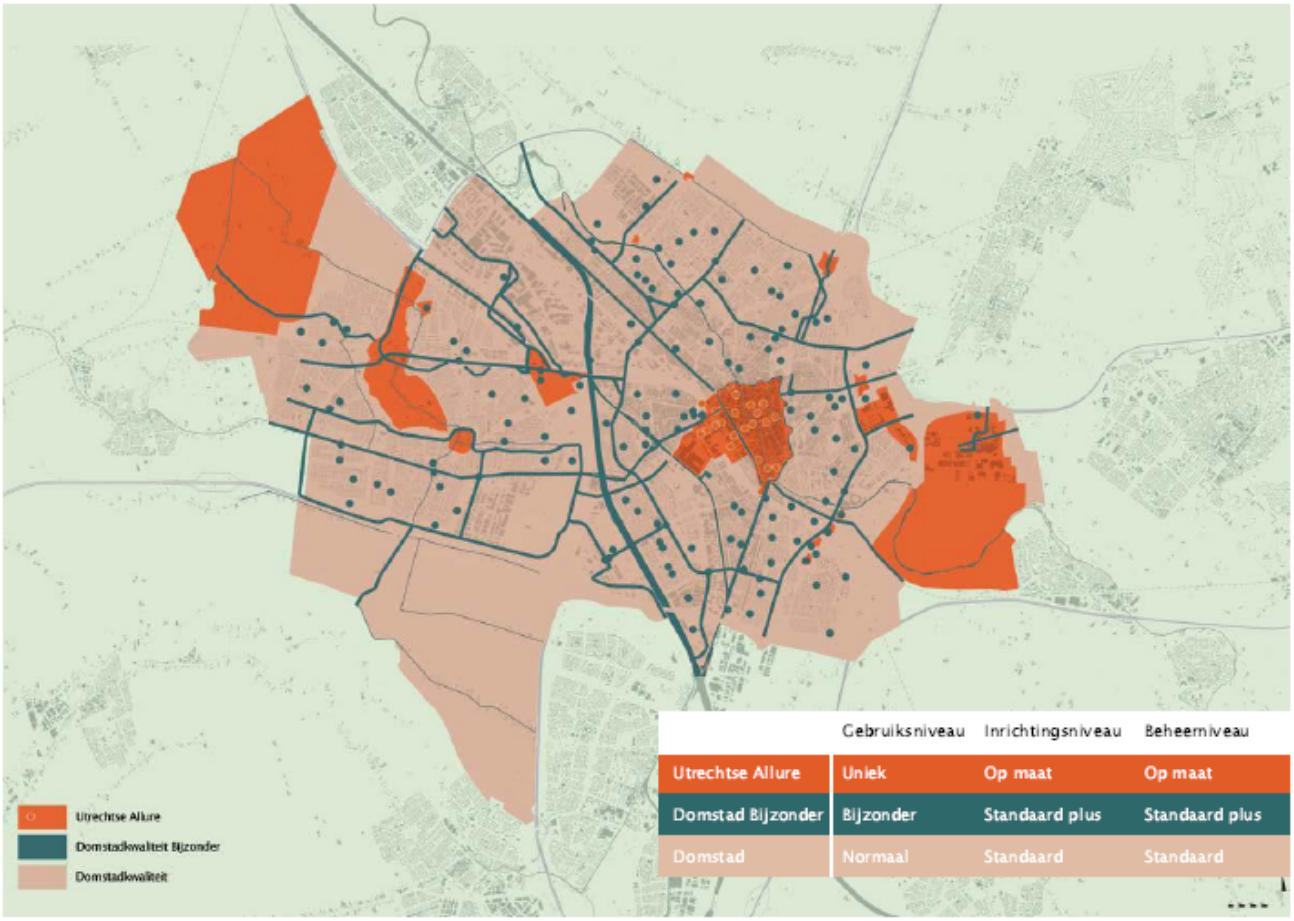
Terwijl de stad nieuwe knooppunten ontwikkelt, blijft de historische binnenstad de huiskamer van de stad en regio. Door de ontwikkeling van het Stationsgebied en Beurskwartier, krijgt de historische binnenstad steeds meer samenhang met het vergrote centrum. Zo groeit het centrum mee met de ontwikkeling van de stad en regio en wordt de druk op de historische binnenstad verlicht. Een uitdaging daarbij is om ervoor te zorgen dat de stad en al haar voorzieningen toegankelijk zijn voor iedereen, uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners. Het project bestemming Catharijnesingel vormt een sleutelrol in de verbindingen in het vergrote centrum.




*Figuur 6 Het project Bestemming Catharijnesingel vormt een cruciale verbinding tussen de historische binnenstad en het nieuwe centrum rondom het stationsgebied.*

## 2.2 Kadernota kwaliteit openbare ruimte

In de kadernota Kwaliteit openbare ruimte is de hoofdstructuur van de openbare ruimte vastgelegd als uitgangspunt voor de functie en betekenis voor de verschillende delen van de stad. Daarbij zijn drie kwaliteitsniveaus gekozen: Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure. Bestemming Catharijnesingel ligt binnen het Alluregebied. Dit is het hoogste kwaliteitsniveau en betekent dat het wordt ingericht als een visitekaartje van de stad vanwege een grote cultuurhistorische, toeristische, ecologische of economische betekenis. Locaties in het Alluregebied hebben een unieke inrichting en een onderhoudsniveau dat daarbij past. Daarbij worden materialen gehanteerd uit het Handboek Openbare Ruimte. Ingrepen in de openbare ruimte met dit kwaliteitsniveau vragen om maatwerk.




*Figuur 7 Op deze kaart zijn de drie Utrechtse kwaliteiten weergegeven die in de Kadernota Kwaliteit openbare ruimte zijn vastgelegd. Bestemming Catharijnesingel ligt in het gebied waar Utrechtse Allure van toepassing is.*

## 2.3 Verkeersstudie Noord-West 2019

Het doel van de verkeersstudie Noordwest is om de overmaat van auto's door Noordwest te verminderen met ingrepen in de verkeerscirculatie. Aanleiding voor deze studie is de voorgenomen herinrichting van de Amsterdamsestraatweg, een betere verkeersveiligheid en leefbaarheid, en het besluit om op het Westplein maximaal 15.000 mvt/etm toe te staan. In de studie zijn meerdere scenario's uitgewerkt en verdiepende onderzoeken uitgevoerd. Daarbij is onder andere gekeken naar de 'customer journeys', de vormgeving van de knips/ontheffingen, maatregelen om ongewenst gedrag tegen te gaan, economische effecten en netwerkeffecten. Verder zijn er gesprekken met stakeholders gevoerd.

**Voorstel Begrenzen:**
Om de lopende verkeersprojecten in en rond het stationsgebied zo veel mogelijk te faciliteren en door te kunnen laten gaan conform de besluiten van de raad, is op basis van de inzichten uit het verdiepende onderzoek een variant ontwikkeld. Deze variant ligt in het verlengde van scenario 1 (met de knip Catharijnesingel en afslagverbod Kaatstraat), maar daar zijn een aantal begrenzingsmaatregelen aan toegevoegd. Deze begrenzingsvariant bestaat uit de volgende maatregelen:

- Afslagverbod Oudenoord –Kaatstraat ten behoeve van de route Kaatstraat tot aan de Kardinaal de Jonghweg (Votulast-route).
- Op de Westelijke Stadsboulevard en het Westplein is de ontwerpcapaciteit leidend voor de intensiteiten. Hier wordt niet meer verkeer toegelaten dan de infrastructuur aan kan, de hoeveelheid autoverkeer wordt indien nodig gedoseerd (begrensd).

- De maatregel ‘knip Catharijnesingel’ uit scenario 1 draagt bij aan minder autoverkeer op het Westplein en de Amsterdamsestraatweg zonder grote netwerkgevolgen en is daarom in deze variant opgenomen. De Catharijnesingel zelf wordt rustiger. Met name de oversteken bij Smakkelaarsveld/Vredenburg (lopen, fiets en OV) en de Moreelsebrug/Mariaplaats (fiets en lopen) profiteren hiervan in doorstroming en veiligheid.
- Gevolg van deze keuze is dat op de Amsterdamsestraatweg een gerichte aanpak nodig is om tot een goede en veilige inrichting te komen

## 2.4 Mobiliteitsplan 2040

Utrecht groeit van ruim 350.000 inwoners in 2024 naar ruim 450.000 inwoners in 2040. De mobiliteit groeit mee, terwijl de beschikbare ruimte hetzelfde blijft. Dit zal het gebruik veranderen. Voor een gezonde, kwalitatieve doorgroei van de stad is het nodig om de mobiliteit anders te organiseren.
Het mobiliteitsplan 2040 is het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan. Het geldt als uitgangspunt bij verkeersprojecten van de gemeente die een bijdrage leveren aan gezond stedelijk leven.

De laatste jaren is het aantal voetgangers, fietsers en bussen op de drukke oost-westverbinding tussen Utrecht West/Utrecht Centraal en Utrecht binnenstad sterk gegroeid. Met name het aantal voetgangers en fietsers zal naar verwachting flink doorgroeien waardoor de oversteek over de Catharijnesingel nog veel drukker wordt. De gemeente wil hierop voorsorteren en de loopverbinding tussen het station en de binnenstad meer kwaliteit geven. Hiervoor is onder andere de singel hersteld en de Catharijnesingel heringericht. Daarnaast wordt het zuidelijk deel van de Catharijnesingel net als de rest van de singels heringericht als fietssingel. Het optimaliseren van de verkeersregeling is op deze plek op de Catharijnesingel niet meer mogelijk. Daarom is het nodig om doorgaand autoverkeer niet langer te faciliteren.

De bereikbaarheid van alle parkeergarages aan de Catharijnesingel moet echter geborgd blijven, evenals belangrijke routes voor logistieke stromen.

## 2.5 Omgevingsvisie Binnenstad

In de Omgevingsvisie Binnenstad Utrecht 2040 zijn de ambities voor de toekomst van de historische binnenstad vastgelegd waarbij de vier kwaliteiten van de binnenstad leidend zijn: de schoonheid van de binnenstad, de variatie van zowel het voorzieningenaanbod als plekken, de veerkracht en de ontspannen sfeer. Deze ambities zijn vertaald in een aantal richtingen. Relevant voor de openbare ruimte in het project Bestemming Catharijnesingel zijn de volgende richtingen:

- Bij de inrichting van de openbare ruimte staan langzaam verkeer en verblijf voor iedereen centraal.
- De schoonheid van groen- en waterstructuren wordt benut door de samenhang te vergroten in het Singelpark dat rondom de binnenstad gaat lopen en van gevel tot gevel. De bedoeling is dat het Singelpark meer continuïteit krijgt. Dat geldt ook voor het straatprofiel aan de buitenzijde van het water. Het fietssingelprincipe wordt zoveel als mogelijk rondom gecontinueerd.
- Versterken van samenhang tussen de historische binnenstad en het Beurskwartier door het versterken van de dwarsrelaties in de spoorzone.
- Zorgen voor een goede bereikbaarheid zodat de variatie aan functies in het gebied goed functioneert waarbij vervoer verder verduurzaamt.

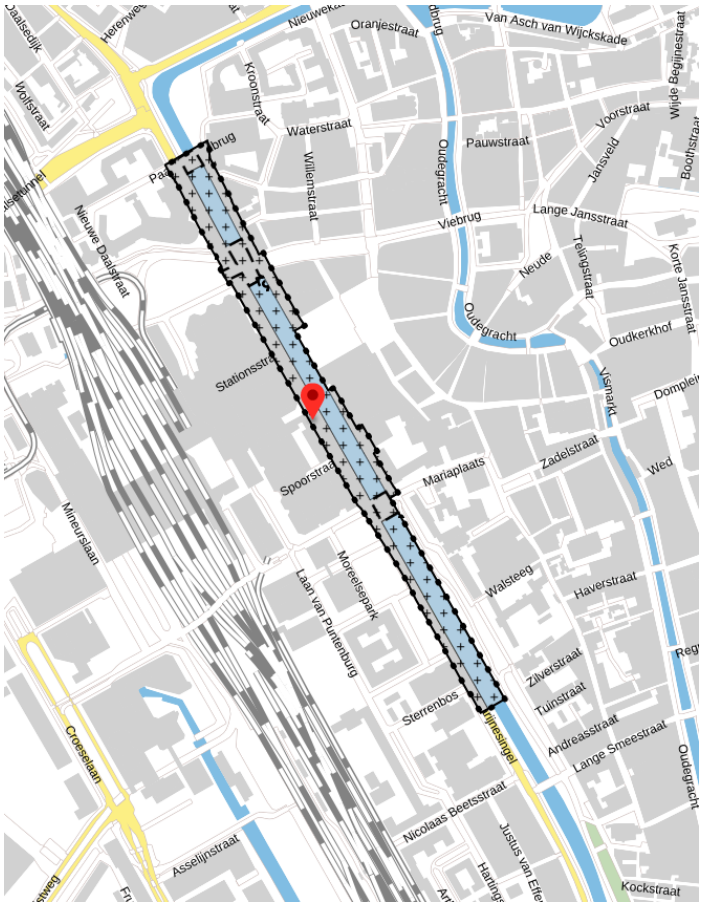
Vergroten van de veerkracht van het gebied door een groene, duurzame en klimaatbestendige inrichting waarbij hittestress wordt tegengegaan.



*Figuur 8 Deze kaart uit de Omgevingsvisie Binnenstad Utrecht 2040 illustreert een aantal van de ambities die de stad heeft voor 'Bestemming Catharijnesingel'; groen, water en goede verbindingen met de omgeving voor langzaam verkeer staan centraal.*

## 2.6 Bestemmingsplan Catharijnesingel 2010

Het bestemmingplan is erop gericht een groen en hoogwaardig verblijfsgebied te realiseren tussen Vredenburgknoop en Marga Klompébrug, terwijl de woningen, winkels, muziekcentrum TivoliVredenburg, kantoren en andere bestemmingen goed bereikbaar blijven voor parkeerders en expeditieverkeer met een bestemming in dit gebied. In het bestemmingsplan is vastgelegd dat doorgaand autoverkeer op dit traject vervalt en dat de inrichting van de openbare ruimte duidelijk maakt dat doorgaand verkeer alleen voor bepaalde doelgroepen mogelijk is (waaronder openbaar en logistiek vervoer en nooddiensten). Zo nodig kan dit door middel van dynamische afsluitingen worden gereguleerd. De inrichting stimuleert langzaam te rijden en begeleidt gemotoriseerd verkeer naar parkeergarages en expeditie-toegangen.
Het bestaande straatprofiel dat is aangelegd na de reconstructie van de Stadsbuitengracht in 2020 heeft een laaggelegen wandelpad, een talud met bomenrij (geplant in 2023), trottoirs, fietspaden en rijstroken. Waar mogelijk is er een middenberm met bomenrij ingepast. De groene waterkant en bomenrijen zijn uitgangspunt voor het project ‘Bestemming Catharijnesingel'. De indeling van de verharding kan worden aangepast met de bedoeling een verblijfsgebied te realiseren dat verkeersveilig is en langzaam verkeer vooropstelt.




PLEKINFO DOCUMENTEN KENMERKEN

136234, 455849.7

Enkelbestemming
Verkeer - Verblijfsgebied

Dubbelbestemming
Waarde - Archeologie

*Figuur 9 De bestemmingsplankaart van het plangebied toont de juridische ruimtelijke kaders.*

# 3 Bestaande situatie

## 3.1 Historie

De Catharijnesingel was tot het eind van de 19e eeuw een belangrijke vaarweg. Het was onderdeel van de 'Keulse vaart', de belangrijkste waterverbinding tussen Amsterdam en Keulen.
In het uitbreidingsplan van burgemeester Hendrick Moreelse was de Catharijnesingel de centrale vaarweg door Utrecht. Dit plan uit 1664 werd nooit uitgevoerd.
De singel moest geschikt zijn voor steeds grotere schepen. Daarom werd in 1854 een deel van het bolwerk Sterrenburg gesloopt. In 1892 kwam het Merwedekanaal er. Toen raakte de vaarroute over de singel grotendeels in onbruik.





*Figuur 10 Links: Het buitengebied langs de Catharijnesingel in 1850, gezien vanaf het Sterrenbosch in zuidelijke richting (J. Gerlings, Het Utrechts Archief)*
*Figuur 11 Rechts: Ook rond 1910 kozen schippers nog voor de route over de Catharijnesingel. (Het Utrechts Archief)*

In de jaren ’70 werd het noordelijk deel van de Catharijnesingel, onderdeel van de Stadsbuitengracht, gedempt voor de aanleg van een autoweg om de stad te ontsluiten voor autoverkeer. Het gedempte gedeelte kreeg de naam Catharijnebaan. Het winkelcentrum Hoog Catharijne werd hierbij over de Catharijnebaan gebouwd. Daarbij verdween het Paardenveld. Met deze veranderingen bleef van het oude beeld weinig meer over.

Sinds 2020 is de Catharijnesingel in zijn oude functie hersteld en stroomt er weer water door de Stadsbuitengracht. De kortste snelweg van Nederland werd teruggebracht tot een stedelijke straat die een belangrijke verbinding vormt aan de westzijde van de binnenstad. Op het moment dat deze straat werd geopend, was er voortschrijdend inzicht over de omgang met doorgaand autoverkeer en is de basis voor Bestemming Catharijnesingel vastgelegd in het Mobiliteitsplan 2040.

## 3.2 Mobiliteit

De Catharijnesingel is een drukke verbinding langs de binnenstad die zowel het bestemmingsverkeer voor Hooch Boulandt, de binnenstad en Hoog Catharijne en het doorgaande verkeer faciliteert. Er zijn meerdere kruispunten op de Catharijnesingel welke verbinding maken tussen het gebied buiten en binnen de singel. Hierbij vormt met name de Vredenburgknoop een drukke verbinding voor openbaar vervoer en langzaam verkeer zoals fietsers en voetgangers. Ook de zuidelijker gelegen Marga Klompébrug is een belangrijke verbinding voor langzaam verkeer die het stationsgebied en Hooch Boulandt met de binnenstad verbindt.

Naast een reeks belangrijke knooppunten vormt de Catharijnesingel ook een belangrijke verkeers-, loop- en fietsverbinding die het zuidelijk deel van Utrecht met het noorden verbindt. Hierbij is er een natuurlijk verloop aan de noordzijde naar de Amsterdamsestraatweg.

## 3.3 Groenstructuur

Langs de kade aan de noordzijde van het poortgebouw is een groenstrook van de singel aangebracht. Naast een reeks bomen, voegen bloemen en beplanting ecologische waarde toe aan het gebied. Ook bestaat er een groenstrook met bomen tussen de twee rijbanen. Beide groenstructuren zullen bij de uitvoer van het project worden gehandhaafd. Voorzien is om geen kwaliteit of groen te verwijderen, en zo mogelijk in de eindsituatie meer groen te faciliteren.



*Figuur 12 Foto vanaf de noordzijde van de Catharijnesingel met uitzicht op het poortgebouw. Met groenstroken tussen de rijbanen en langs het water.*

Ook aan de zuidzijde van de beoogde locatie van de knip is een groenstrook langs het water waar een reeks bomen is aangeplant. Ook deze groenstrook blijft bij uitvoer onveranderd. Tussen de rijstroken is aan de zuidzijde in de huidige situatie weinig ruimte voor groen, als gevolg van de in- en uitrit van de parkeergarage (P5).




*Figuur 13 Foto vanaf de zuidzijde van de Catharijnesingel met uitzicht op het Poortgebouw.*

Aan deze zuidzijde bevindt zich tevens het Moreelsepark, aansluitend op de verbinding van het stationsgebied met de binnenstad via de Marga Klompébrug. Het project Bestemming Catharijnesingel zal niet resulteren in een verbreding van het wegprofiel en laat het park dus ongemoeid. Hiernaast zal de beoogde afname in de verkeersintensiteit op de Catharijnesingel de locatie aantrekkelijker maken voor verblijf door bewoners en bezoekers en zal de luchtkwaliteit in het gebied mogelijk verbeteren.

# 4 Ontwerp en ontwerpuitgangspunten

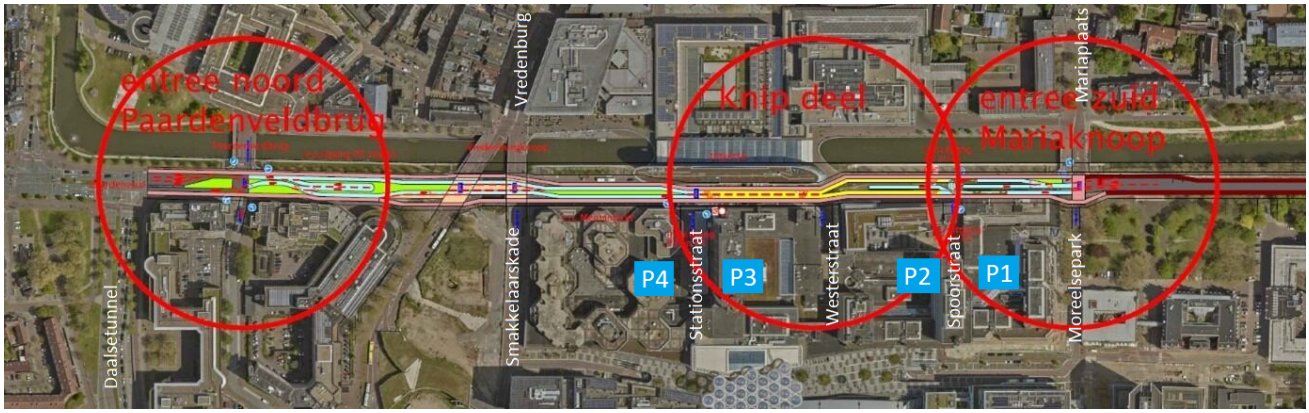
## 4.1 Aanpak in twee fasen

In de eerste fase wordt de maatregel uitgevoerd met duidelijke bebording en belijning en met minimale fysieke ingrepen. Handhaving vindt plaats met digitale camera's en de effecten worden gemonitord. In fase twee kunnen op basis van de bevindingen fysieke aanpassingen aan de Catharijnesingel worden uitgevoerd die verder bijdragen aan de projectdoelen. Te denken valt aan aanpassingen van de kruispunten Paardenveldbrug en Marga Klompébrug om meer ruimte en oversteektijd te kunnen bieden aan fietsers, voetgangers en OV. Kleinschalige aanpassingen in de openbare ruimte rond de knip kunnen een aantrekkelijkere entree naar de parkeergarages maken.  Een deel van het verkeer met bestemming Catharijnesingel zal zijn route aanpassen. Maatregelen om de eventuele nadelige effecten van dit verkeer op de nieuwe routes te ondervangen vallen ook in fase 2.

Voordeel van deze aanpak in twee fasen is dat in de eerste fase met minimale fysieke ingrepen op betrekkelijk korte termijn veel effect kan worden bereikt. In fase 2 kunnen we vervolgens op basis van de daadwerkelijke effecten middelen gericht inzetten.
.
Ook zijn er vanuit een andere project aanpassingen mogelijk in een later stadium. In samenwerking met project Intelligente Logistiek denken we na over na over slimmere logistieke bewegingen. Op basis van gesprekken met NS, Klepierre en PostNL verwachten we dat relatief veel logistiek verkeer de knip zal passeren. In de eerste fase kiezen we bewust voor doorgang van logistiek vervoer omdat veel van dit verkeer een bestemming heeft in het centrum/de binnenstad en bij een knip de kortste, alternatieve routes voor dit logistieke verkeer (deels door woongebieden) (te) zwaar worden belast met vrachtverkeer. Voor een vervolgfase zou dit echter kunnen beteken dat alleen goederenvervoerders met schone voertuigen ontheffing kunnen krijgen. We stemmen af met het programma goederenvervoer en het project Intelligente Logistiek over de beleidsmatig gewenste en praktische toepassingsmogelijkheden voor dit project.

## 4.2 De werking van de knip in de eerste fase

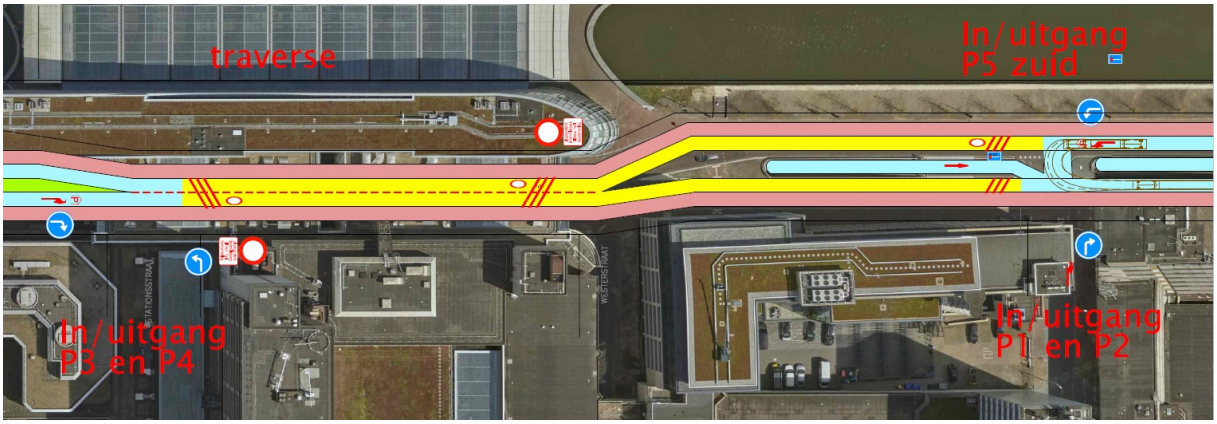
We kiezen voor een verkeersknip met minimale fysieke ingrepen en een doorrijverbod (C1) ter hoogte van de verkeersknip. Er is geen fysieke afsluiting van de weg met barrières of een verzinkbare paal. De uitvoering in de eerste fase gebeurt met inleidende markeringen op de rijbaan, inleidende en informerende bebording en een aanpassing van het Parkeerroute Informatiesysteem (PRIS). De handhaving op de geslotenverklaring gebeurt middels digitale ANPR camera's. Voor en na realisatie van de knip fase 1 gaan we de verkeersstromen rond de knip meten via een 0- en een 1-verkeersmeting. Voorafgaand aan de realisatie vindt uitgebreide communicatie plaats om de gebruikers tijdig en goed te informeren en voor te bereiden op deze verandering in het verkeerssysteem.



*Figuur 14 Van noord naar zuid = van links naar rechts. Het studiegebied Bestemming Catharijnesingel. In het midden de daadwerkelijke knip ter hoogte van het Poortgebouw.*

We realiseren een weggedeelte, waar het autoverkeer niet meer mag komen, aangeduid als de knipzone. Daarnaast is er een groter deel van de Catharijnesingel, waar de automobilist niet meer hoeft te komen, anders dan om de parkeergarages in het gebied te bereiken, aangeduid als de parkeerzone.

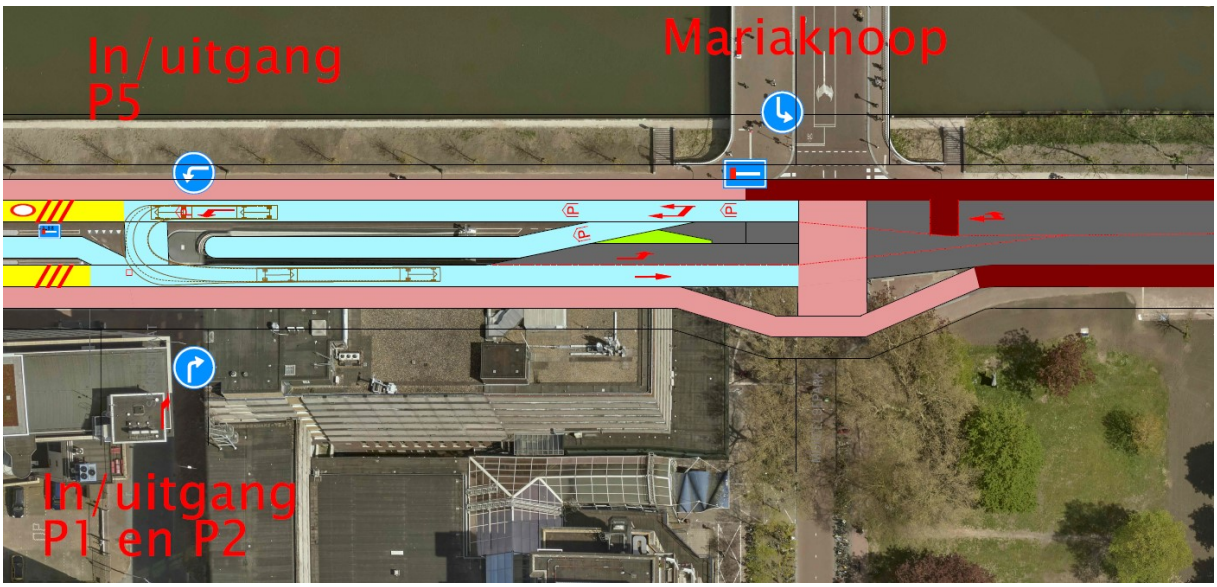
De kniplocatie




*Figuur 15 Het deel van de geslotenverklaring ligt tussen Spoorstraat en Stationsstraat*

Van beide kanten, direct na de Spoorstraat en Stationsstraat, staat een C1 bord (geslotenverklaring voor alle verkeer) met een onderbord voor uitzonderingen. Op straat zijn drie diagonale strepen (zoals toegepast bij start busbaan/strook) aangebracht, gevolgd door schildering van een C1 bord. In eerste instantie plaatsen we de afslag gebod borden (D5) niet. Deze kunnen we later alsnog toevoegen als dit toch nodig blijkt te zijn.

Ontwerp zuidelijk deel

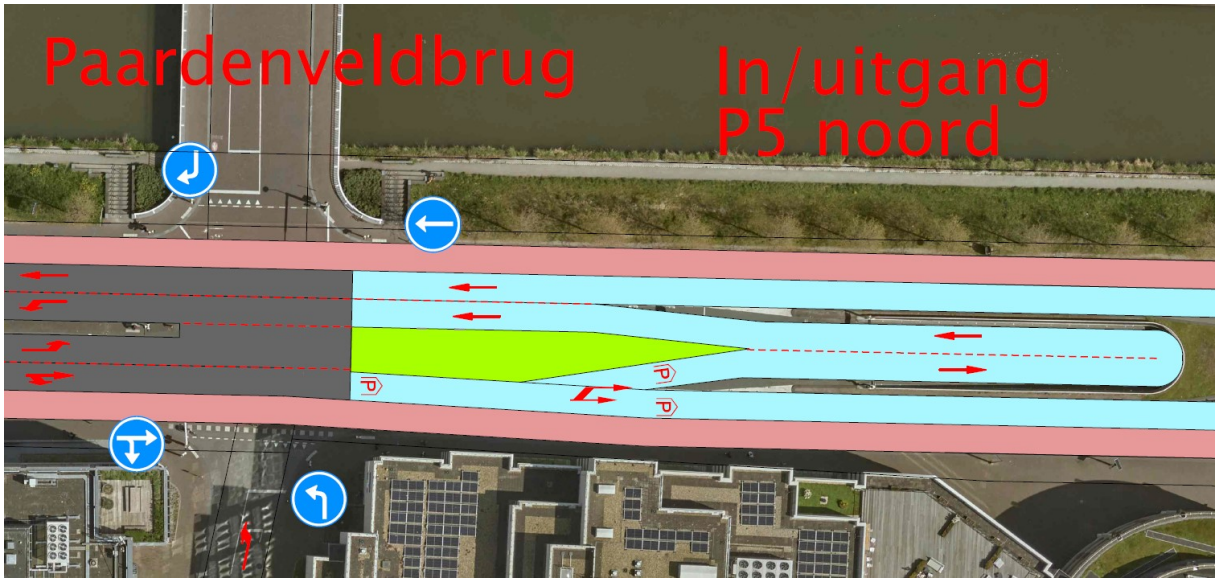



*Figuur 16 Situatie zuidelijk deel Spoorstraat – Marga Klompébrug*

De fysieke situatie blijft hier gelijk aan de huidige. Bij de ingang van de Spoorstraat is voldoende keer ruimte voor personenauto's en busjes. De verkeerslichten blijven vooralsnog gehandhaafd, evenals het linksaf-vak vanaf de traverse richting de Mariastraat. Met bebording is aangegeven dat het hier om een doodlopende situatie gaat, waarbij uitsluitend de parkeergarages Hoog Catharijne: P1, P2 en P5 plus

gebouw de Cath bereikbaar blijven. Bij het inrijden voor de garages P1 en P2 bestaat de bebording uit een combipijl rechtdoor/uitvoegend-links met verwijzing naar de parkeergarages (P met dakje).

Ontwerp noordelijk deel




*Figuur 17 De situatie bij de Paardenveldbrug*

Hier blijft de fysieke situatie gelijk aan de huidige. Met bebording is aangegeven dat het hier om een doodlopende situatie gaat, waarbij uitsluitend de parkeergarages Hoog Catharijne: P3, P4 en P5 plus gebouw de Cath bereikbaar blijven. Op de kruising Paardenveldbrug is voldoende ruimte om te keren voor personenauto's en busjes vanuit het linksaf-vak richting de Paardenveldbrug. Bij de ingang van P5 staat een bord met combipijl rechtdoor/uitvoegend-links met verwijzing naar de parkeergarages (P met dakje).
Ook hier blijven de verkeerslichten gehandhaafd.




Figuur 18: Bebording aan de noord- en zuidkant van de wegafsluiting

## 4.3 Ontwerp randvoorwaarden en uitgangspunten

Randvoorwaarden:

- Het straatprofiel krijgt zoveel mogelijk continuïteit en sluit goed aan op de profielen ten noorden en zuiden van het plangebied
- Fietsers en voetgangers zijn de prioritaire verkeersdeelnemers. Zij kunnen de knip gemakkelijk passeren en de straat is goed oversteekbaar, met name ter hoogte van de fietsenstalling.
- Nood- en hulpdiensten moeten altijd doorgang hebben;
- Openbaar vervoer moet altijd doorgang hebben;
- De bereikbaarheid van alle parkeergarages (P1, P2, P3 en P4 en P5) aan de Catharijnesingel moet geborgd blijven. Dit betekent niet dat elk van deze parkeergarages vanuit beide zijden van de Catharijnesingel bereikbaar moet zijn;
- De bereikbaarheid voor bewoners en hun bezoekers in de appartementengebouwen Hoog Catharijne moet geborgd blijven. Dit betekent niet dat bewoners en bezoekers door de knip heen kunnen rijden;
- Bevoorrading en belangrijke routes voor logistieke stromen en speciaal vervoer naar het Gerechtsgebouw moet mogelijk en beschikbaar zijn (zie hiervoor ook het uitvoeringsprogramma Goederenvervoer);
- Bestaande bomen en groenstroken blijven behouden. Zo mogelijk wordt meer groen gerealiseerd. Bestemming Catharijnesingel maakt herkenbaar onderdeel uit van het Singelpark.
- Het studiegebied wordt ingericht als onderdeel van het Alluregebied. Ook in tijdelijke situaties heeft dit een kwalitatief hoogwaardige uitstraling en wordt gebruik gemaakt van het Handboek Openbare Ruimte. Er wordt zoveel als mogelijk gebruik gemaakt van in het gebied aanwezige inrichtingsmaterialen.
- Er vinden geen aanpassingen plaats aan bestaande kabels en leidingen. Het is zaak (conditionerend onderzoek) om bij ingraven van nieuwe bewegwijzering c.q. de bordpalen geen bestaande kabels en leidingen te beschadigen. Advies is om bordpalen-posities handmatig of via zuigtechniek te ontgraven.

Uitgangspunten

- Slim sturen, in het raadsbesluit Mobiliteitsplan 2040 staat opgenomen: *“Slim sturen: door het weren van doorgaand autoverkeer met maatregelen ter plekke van de Catharijnesingel (Poortgebouw), het Ledig Erf en het Utrecht Science Park bieden we meer ruimte voor langzaam verkeer en verbeteren we de kwaliteit om te verblijven. Daarnaast verleiden we automobilisten om zo lang mogelijk over de Ring te rijden, in plaats van binnendoor”;*
- Sluipverkeer via P5 voorkomen met maatregelen. Dit bespreken we met eigenaar Klepierre. Deze route betaald maken, helpt sluipverkeer voorkomen;
- We zorgen dat de bebording en bewegwijzering vanaf de rand van de stad richting centrum en binnenstad op orde is ruim voordat we de verkeersknip realiseren;
- Uitgangspunt is dat het knipgedeelte, het gedeelte dat gesloten is voor al het autoverkeer (exclusief ontheffing-houders), in de eerste en tweede fase van de knip gelijk is;
- Extra fiets-parkeerplekken (4300) worden gerealiseerd in 2026/2027. In P1 verdwijnen 109 autoparkeerplaatsen en in P4 verdwijnen ca. 92 autoparkeerplaatsen t.b.v. extra fietsparkeerplaatsen. Vooral de fietsparkeer ingang aan noordzijde knip bij P4 t.o. Tivoli Vredenburg zal invloed hebben op fietsverkeersstroom en stopbewegingen in fase 2;
- Bij de definitieve bewegwijzering en PRIS uitgaan van de eis en randvoorwaarde over de bereikbaarheid van de parkeergarages. Hierbij zal onderscheid worden gemaakt tussen ‘Centrum-Noord’ en ‘Centrum-

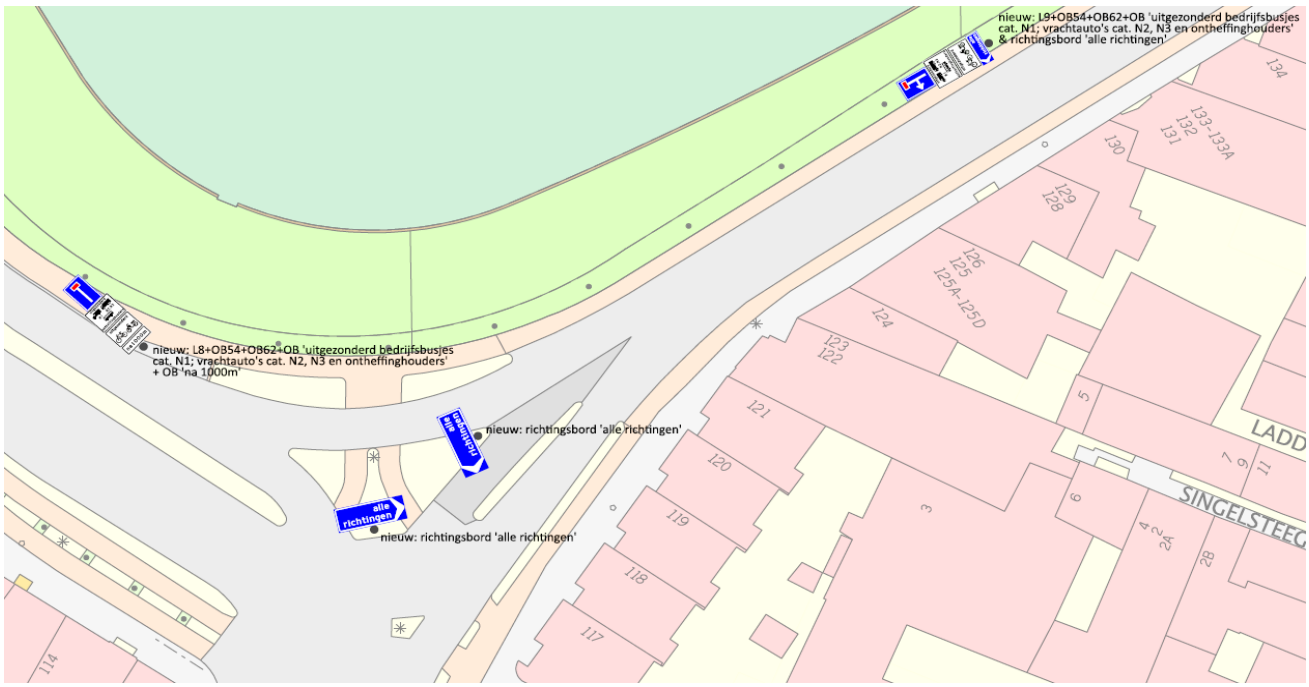
Zuid” om bestemmingsverkeer in de juiste richting te leiden. We gaan hierbij uit van de eindsituatie als ook project Zuidpoort is gerealiseerd. Daarnaast nemen we een voorstel op voor fasering van de uitvoering als alleen de maatregel Catharijnesingel is gerealiseerd;

- Het raadsvoorstel Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort vormt het kader voor het raakvlak tussen dit project en de in de Zuidpoort door de raad vastgestelde herinrichtings- en verkeersmaatregelen. Bij dit raadsvoorstel is de knip Catharijnesingel meegenomen als een autonome ontwikkeling;
- Maatwerkoplossingen voor taxi’s, touringcars en stadslogistiek; deze oplossingen worden in samenwerking met het project Intelligente logistiek afgestemd;
- Voorafgaand aan sanctionering (boetes) zal een gewenningsperiode in acht worden genomen van minimaal 2 maanden waarin overtreders van het doorrijdverbod een waarschuwingsbrief ontvangen.

## 4.4 Bebordingsplan

Routeverwijzingsborden

Weggebruikers worden op verschillende manieren geïnformeerd, allereerst met twee typen routeverwijzingsborden, voor verkeer komend vanaf de ring de stad in. De Nationale Bewegwijzering Dienst (NBD) borden worden bij keuzelocaties met centrum verwijzingen gesplitst in "Centrum-Noord" en “Centrum-Zuid”. Dichter bij het centrum informeren we met de PRIS (Parkeer Route Informatie Systeem) bebording. Komend vanuit het noorden, verdwijnt de aanduiding ‘Hoog Catharijne P1 en P2’. Komend vanuit het zuiden, verdwijnt de aanduiding ‘Hoog Catharijne P3 en P4’. Waar nodig voegen we op de routekeuze locaties extra verwijzingsborden toe.

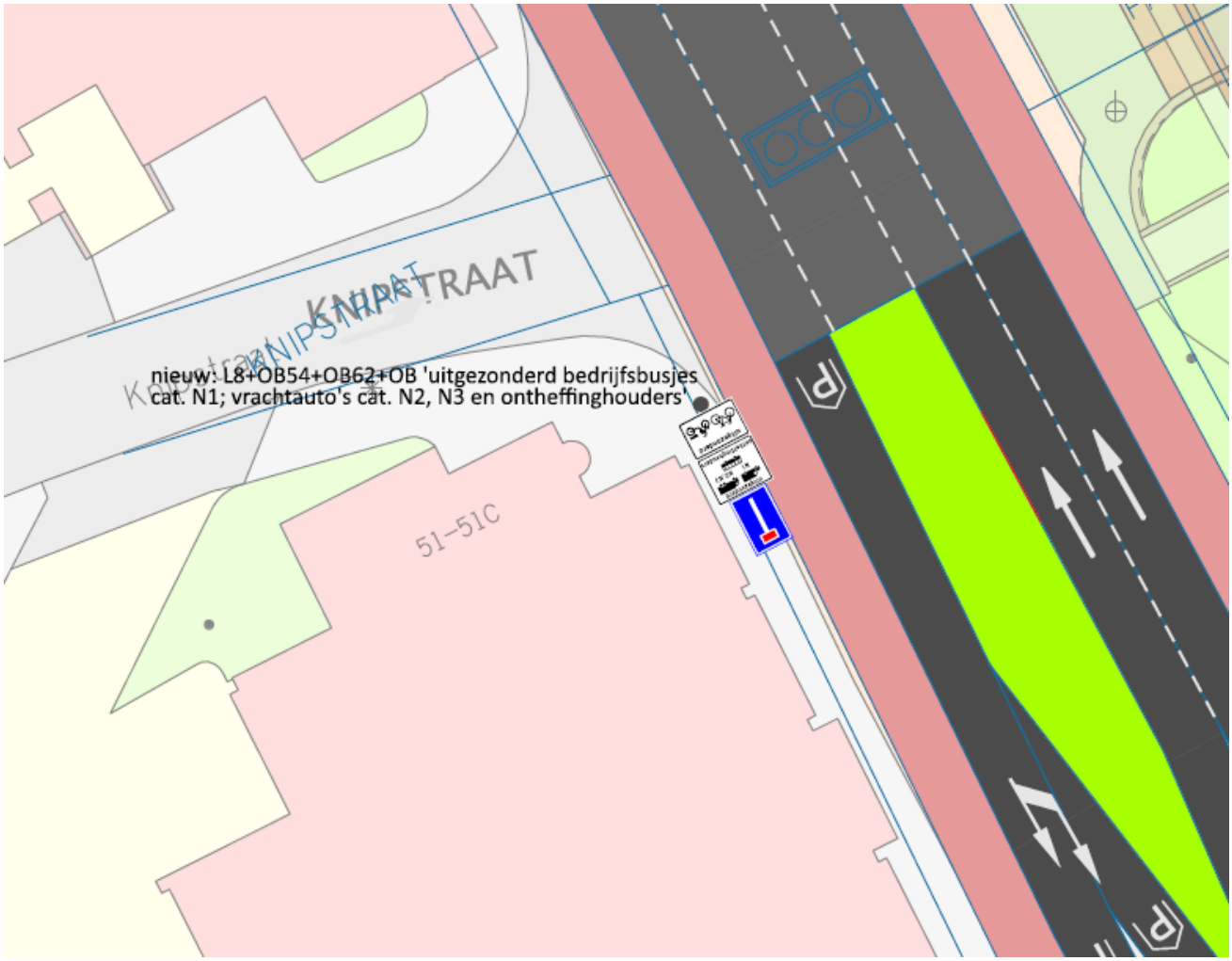



*Figuur 19 Vooraankondiging doodlopende weg Catharijnesingel na 1000 m en verwijzing voor ”alle richtingen" bij de Bleekstraat.*

RVV-bebording

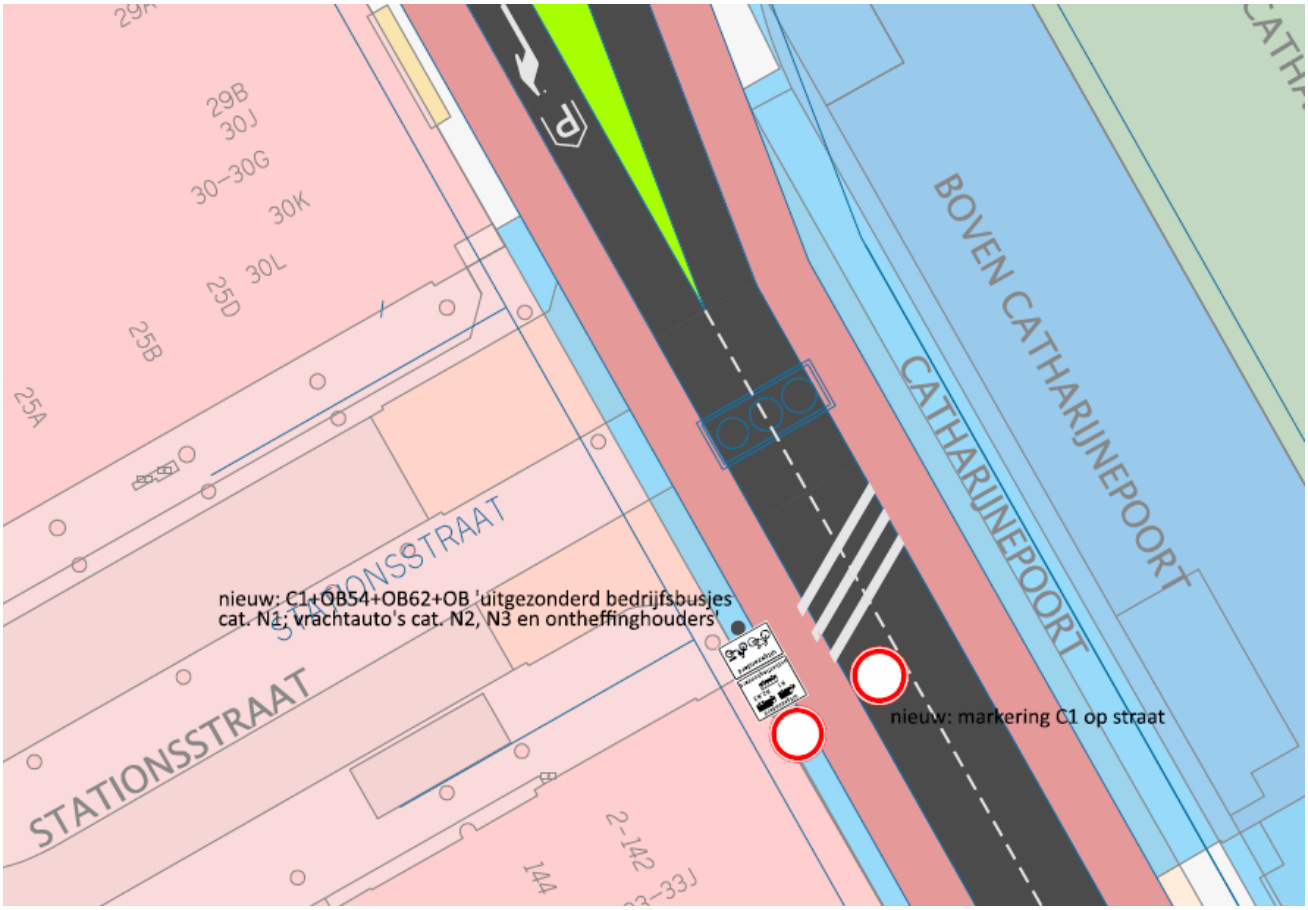
Daarnaast informeren we de weggebruiker op en rond de Catharijnesingel met Regelement verkeersregels en verkeerstekens bebording (RVV). Als bijlage is het RVV-bebordingsplan toegevoegd. Er zijn meerdere vooraankondigingen van een doodlopende weg (L8). Het verkeer wordt vanaf de Daalsetunnel en Bleekstraat weggeleid van de Catharijnesingel. Vanaf hier is duidelijk dat er geen doorgaand verkeer meer mogelijk is. Vanaf het gebied tussen de Paardenveldbrug en de Marga Klompébrug rijdt alleen verkeer verder dat in de

parkeergarages moet zijn en het uitgezonderde doorgaand verkeer. In het bebordingsplan vindt u een voorbeeld van het onderbord met de uitgezonderde voertuigcategorieën.




*Figuur 20 Doodlopende weg met uitzonderingen op Daalsesingel, ten hoogte van Paardenveldbrug en Knipstraat.*

De knip bij het Poortgebouw is voorzien van een C1 bord (algehele geslotenverklaring) met uitzonderingen. Omdat er te weinig ruimte tussen het wegvak en fietspad is, plaatsen we de bebording naast het fietspad. (Brom)fietsers zijn meegenomen bij de uitzonderingen.  Daarnaast brengen we op het wegdek een strepen- en C1 markering aan. Als blijkt dat te veel weggebruikers doorrijden omdat de bebording niet duidelijk genoeg is, kunnen we een afslaggebod (D5) voor het kruispunt of een extra geslotenverklaring (C1) aan de andere zijde van de weg toevoegen. In eerste instantie verwachten we niet dat dit noodzakelijk is.




*Figuur 21 Begin van de geslotenverklaring (noordzijde) ten hoogte van de Stationsstraat.*

Tijdelijke gele bebording

De derde wijze van informeren gebeurt met tijdelijke gele bebording. Tenminste twee weken vóór realisatie van de eerste fase komen er vooraankondigingsborden met de ingangsdatum.  Dit is een van de wijzen om het gebruikelijke verkeer op tijd te informeren.

## 4.5 Monitoring verkeerseffecten

Voor en na realisatie van de knip fase 1 zullen we de verkeersstromen rond de knip meten via een 0- en een 1-meting. Daarbij tellen we het aantal voertuigen dat de knip passeert en tellen we ook de verkeerseffecten (aantallen auto's) in een breder gebied rond de knip (van Paardenveld t/m de Vondellaan). Verder tellen we ook de aantallen fietsers en voetgangers, die de Catharijnesingel kruisen ter hoogte van het Vredenburg en de Marga Klompébrug.

## 4.6 Handhavingsplan

De inzet van camerahandhaving vergt zorgvuldige afstemming met en goedkeuring door het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) . Dit is het landelijke onderdeel van het OM dat zich richt op verkeerszaken en handhaving van de openbare orde. Hiertoe wordt een plan van aanpak Digitale Camerahandhaving Bestemming Catharijnesingel opgesteld. In dit plan beschrijven we de situatie, motiveren we de noodzaak en meerwaarde van digitale handhaving (versus handhaving door BOA's). In deze afstemming met het CVOM wordt ook getoetst of de bebording duidelijk is en de automobilist tijdig wordt geïnformeerd en niet ongemerkt een fuik inrijdt. Pas na goedkeuring door het CVOM kan overgegaan worden tot camerahandhaving.

# 5 Onderzoeken

## 5.1 Archeologie en monumenten

De Catharijnesingel is een archeologisch waardevol gebied. Bij bodemingrepen onderzoeken we of archeologische beleidsgrenzen worden overschreden. Met het plaatsen van borden lijkt dat onwaarschijnlijk. Het projectgebied kent vier beleidsvoorwaarden, waarvan de strengste (noordzijde poort rand singel) bepaalt dat bij bodemingrepen groter dan 30 m2 én dieper dan 30 cm een omgevingsvergunning voor grondwerk i.v.m. archeologische waarden moet worden aangevraagd. Bij het plaatsen van enkel borden wordt de oppervlakte van 30m2 niet bereikt en is voor dit project geen omgevingsvergunning nodig.

Vanaf 30 cm onder maaiveld is graafwerk vergunning plichtig vanwege de plaatsing van bordpalen.

## 5.2 Bodem

Kleinschalig grondverzet

Het komt voor dat loonwerkers of de gemeentelijke afdeling voor onderhoud kleine partijen grond roeren en vrij laten komen. Bijvoorbeeld bij (groen-) onderhoudswerkzaamheden of het plaatsen van bordpalen. De mogelijkheid bestaat om kleine partijen vrijkomende grond niet te onderzoeken op PFAS-verbindingen, maar bij elkaar te verzamelen tot maximaal 25 m3 (zie artikel 4.3.2 van de Regeling), bijvoorbeeld in een hiervoor bestemde container. De samengevoegde partijtjes grond moeten vervolgens worden aangeboden aan een erkend bodemintermediair die is gecertificeerd en erkend voor de BRL 9335 – protocol 9335-1 15. Volgens paragraaf 6.1 van protocol 9335-1 kunnen partijen grond tot 100 ton worden ingenomen op basis van beperkte voorinformatie, dus ook grond die niet geanalyseerd is op PFAS-verbindingen. Individuele kleine partijen PFAS-houdende grond kunnen, afhankelijk van de acceptatiecriteria, ook bij erkende grondverwerkers (reiniger, grondbank) worden aangeboden. De bodemkwaliteitskaart kan worden gebruikt ter onderbouwing van de kwaliteit van de aangeboden grond.

## 5.3 Niet gesprongen explosieven

Risicoprofiel op het aantreffen van Niet Gesprongen Conventionele Explosieven (NGCE) is laag. De ondergrond in het projectgebied is in het recente verleden meerdere malen geroerd; aangetroffen explosieven zijn reeds verwijderd. Er vinden geen cunet ontgravingen plaats (waarbij grote hoeveelheden grond worden geroerd). Het betreft hier het handmatig maken van kleine grondgaten voor plaatsing van bordpalen. Een arbo-vriendelijk alternatief voor het handmatig graven van de grondgaten kan de inzet van een zuigwagen zijn.

## 5.4 Ecologie/ Flora en fauna

Risicoprofiel op negatieve beïnvloeding van flora en fauna is nihil, er vindt geen aantasting plaats van flora en fauna habitats. Verkeerskundige aanpassingen worden gerealiseerd in en om de huidig bestaande verhardingen.

## 5.5 Bomen

D aanwezige bomen tussen de Hoog Catharijnepassage en de Paardenveldbrug blijven bij uitvoering van het project ongemoeid; de flora en fauna habitats blijven in stand.

## 5.6 Verharding

Er is gebruik gemaakt van de beheertoets via de verkorte procedure. Deze toets is als bijlage toegevoegd. De wegbeheerder is middels deze toets geïnformeerd over de wijzigingen.

## 5.7 Kabels en leidingen

Er is een inventarisatie-onderzoek uitgevraagd bij de afdeling Ondergrondse infra van Stadsingenieurs (SI). De uitkomsten van het onderzoek omtrent de ligging van kabels en leidingen volgen nog. Vooralsnog wordt uitgegaan van de aanwezigheid van ondergrondse infra. Dit kan beperkte gevolgen hebben voor het kunnen plaatsen van bordpalen. Middels handmatig maken van grondgaten (of met inzet van zuigtechniek) is schade aan ondergrondse infra zeer wel te voorkomen. Risicoprofiel op mogelijke schades aan ondergrondse infra is hierdoor nihil. Bij het plaatsen van de camera's en de benodigde stroomvoorziening wordt rekening gehouden met de kabels en leidingen. Waar mogelijk worden bestaande lichtmasten benut.

## 5.8 Duurzaamheid

In de eerste fase van dit project is weinig duurzaamheidswinst te behalen. Mogelijkerwijs alleen ten aanzien van de te gebruiken materialen voor bebording.

## 5.9 Geluid

Ter plaatse van de ingreep, gaat het erom dat ten behoeve van de aanvraag van een omgevingsvergunning (nodig na wijziging Omgevingsplan zoals in de pijplijn zit) de effecten op de omgeving overeenkomstig het Besluit Kwaliteit Leefomgeving in beeld zijn gebracht en getoetst aan de geldende normen. Bij een vergelijking van de uitvoering van dit plan met autonome groei (als we dus niets zouden doen), neemt ten noorden van de knip Catharijnesingel de geluidbelasting op een aantal wegen af. Maar zorgt voor met name aan de zuidwestelijke zijde voor een toename van verkeer (en dus geluid), op de route Bleekstraat – Koningin Wilhelminalaan en op de omrijd-beweging via de Jutfaseweg-Croesestraat. Op deze laatste route (30 km/uur) is dit zelfs meer dan 2 dB hetgeen ongewenst is. Met de maatregelen vanuit project Zuidpoort wordt deze drukte aan de zuidzijde verminderd.




*Figuur 22 Geluidseffecten door Bestemming Catharijnesingel in vergelijking met autonome groei.*

## 5.10 Water

NVT

## 5.11 Procedures en vergunning

Voor deze maatregel is een verkeersbesluit nodig vanuit Ruimte. Hierover heeft interne afstemming plaatsgevonden met de afdeling Verkeersmaatregelen.

# 6 Beheer en handhaving

## 6.1 Beheer

Na de realisatie zal de gemeente de nieuwe inrichting goed moeten kunnen beheren. Om dit te waarborgen, moet het uit te werken ontwerp voldoen aan de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte en het Handboek Openbare Ruimte. Het ontwerp wordt hierop getoetst en zo nodig aangepast op basis van advies van de Commissie Beheer Inrichting Gebruik. Vanaf de eerste fase ligt de verantwoordelijkheid voor het beheer van het deel van de Catharijnesingel met de geslotenverklaring bij Stadsbedrijven. We nemen de collega's van Stadsbedrijven mee in het ontwerp.

## 6.2 Handhaving

Handhaving vindt plaatst middels ANPR camera’s die al het verkeer scannen dat door de knip gaat. Van het gescande verkeer wordt automatisch een check uitgevoerd of het een vrijstelling of ontheffing heeft. Als dit niet het geval is, is er sprake van een overtreding. Een camerabeeld van de overtreding wordt ter handmatige beoordeling aan een BOA voorgelegd. Indien de BOA concludeert dat er inderdaad sprake is van een overtreding, worden de gegevens doorgezonden naar het CVOM die namens het landelijke OM de boete verzendt.

De eerste dagen na realisatie van de knip zetten we verkeersregelaars in, om automobilisten te laten wennen aan de nieuwe verkeerssituatie. We gaan uit van een inzet van drie verkeersregelaars gedurende twee weken, elke dag van 6 uur tot 20 uur. Gedurende een wentijd van twee maanden worden er nog geen boetes uitgeschreven. In plaats daarvan ontvangen overtreders in deze periode per brief een waarschuwing met toelichting van de nieuwe situatie. Na de gewenningsperiode wordt overgegaan tot formele handhaving inclusief sanctionering. Voor de beoordeling van de camerabeelden van de overtredingen is structurele inzet van een BOA vereist. Het gaat om enkele uren per week.

## 6.3 Uitzonderingen op de geslotenverklaring

De verkeersmaatregel om deze knip mogelijk te maken bestaat uit een algehele geslotenverklaring (C1). Hierop zijn uitzonderingen van toepassing (met afbeeldingen aangegeven op het onderbord) en een beperkt aantal ontheffingen. Dit is onder andere nodig om ervoor te zorgen dat alle functies en bestemmingen in Hoog Catharijne en stationsgebied goed bereikbaar blijven voor bestemmingsverkeer. Uitzonderingen die geen ontheffing behoeven zijn: fietsers (ook e-bike/pedelec), voetgangers, nood- en hulpdiensten, bussen, taxi’s, touringcars en logistiek verkeer.

Er zijn daarnaast twee kleine categorieën uitzonderingen die ontheffing behoeven. Bewoners van een woning direct grenzend aan de geslotenverklaring die beschikken over een parkeerplaats voor de auto in één van de parkeergarages P1, P2, P3, P4 onder Hoog Catharijne, waarvandaan je door een afsluiting tussen de Spoorstraat en Stationsstraat uitsluitend in noordelijke of zuidelijke richting kan vertrekken/arriveren. Overig verkeer van particuliere automobilisten uit de rest van de stad, waaronder uit de omliggende gebieden wordt gezien als doorgaand verkeer. Naast enkele bewoners verlenen we ontheffing aan gebruikers van bestemmingen die uitsluitend bereikbaar zijn via de geslotenverklaring, waaronder kantoorgebouw The Cath met een parkeergarage aan de Westerstraat. We gaan ervan uit dat het totaal aantal ontheffinghouders beperkt blijft tot maximaal 200 (boven op de uitzonderingscategorieën zoals aangegeven op het onderbord). Dit heeft geen significant effect op de gewenste afname van verkeer in de stad.

# 7 Vervolgstappen

## 7.1 Planproces

Na goedkeuring van het voorlopig ontwerp (VO) door de BiNG en het College van B&W kunnen we het ontwerp verder uitwerken en in uitvoering nemen. De civieltechnische maatregelen voor dit project zijn zeer beperkt, zodat we het VO in één slag willen uitwerken naar een uitvoeringsontwerp (UO) met bijbehorende uitvoeringstekeningen. Indien wenselijk kan dit ontwerp met de bijbehorende tekeningen opnieuw door de BiNG worden getoetst. Na positieve toetsing vragen we aan één van de aannemers uit het raamcontract bij stadsingenieurs om het ontwerp te realiseren.

## 7.2 Communicatie

Hoofddoel van de communicatie wordt: positief informeren over de autobereikbaarheid van de binnenstad van Utrecht. In ‘De rode loper uit’ zijn communicatie afspraken met CMU (Utrechtse ondernemers) gemaakt over het positief framen van Utrecht als aantrekkelijke winkel-, verblijf- en recreatiebestemming. Wij noemen deze verkeersmaatregel daarom ‘Bestemming Catharijnesingel’. Zo benadrukken we dat de automobilist op de Catharijnesingel aankomt waar verblijven gefaciliteerd wordt.

### 7.2.1 Interne communicatie

De wegafsluiting op deze drukke smalle autoweg dwingt automobilisten straks om vanaf het zuiden (Ledig Erf) of vanaf het noorden (Amsterdamsestraatweg, Daalsetunnel) aan te rijden. Deze keuze van route is essentieel om teleurstelling over het bereiken en parkeren in de binnenstad/het centrum te voorkomen, zeker als er op stukken route ervoor al wegwerkzaamheden zijn geweest. Daarom focussen we op hoe bereik je het Utrechtse centrum? In positieve bewoordingen ondersteunt met bebording, kaarten en alternatieve verkeer- en parkeerroutes, maken we het Utrechtse centrum goed bereikbaar vanaf bestemming Catharijnesingel. Dta vraagt reguliere afstemming in de communicatie van verkeersprojecten rond het centrum van Utrecht voor een langere periode (tenminste 2 jaar). Naast aandacht voor de automobilist, is er specifieke aandacht voor de uitzonderingsgroepen die nog wel door mogen. We faciliteren deze groepen met specifieke route-informatie in het Nederlands en Engels. Gunstige boodschap voor de stad is dat het doorvoeren van de maatregel voor het afsluiten voor doorgaand autoverkeer zorgt voor een doorgerekende verminderde druk op het autoverkeer rond de Daalsetunnel en het Ledig Erf, wat voor een betere verkeersdoorstroming zorgt en een gezondere leefomgeving (minder uitlaatgassen, minder geluid).

De interne doelgroepen zijn veelal positief, qua houding en gedrag, ten opzichte van de realisatie van de verkeersmaatregel en het effect daarvan op de grotere schaal van een bereikbare autoluwe binnenstad. De houding en gedrag zijn gebaseerd op de studie NoordWest (2019) en het vormgeven van mobiliteitsplan 2040 (2021/2022). De handhaafbaarheid van de maatregel is in de eerste fase van het project afhankelijk van de gewenning en het positief communiceren naar automobilisten die zich vergissen, we hebben duidelijke borden, fysieke keerlussen en betrokken BOA's/verkeersregelaars nodig om dit te realiseren. Zij vormen de 'stok of wortel’ waarmee we het gedrag van de automobilist kunnen veranderen.

### 7.2.2 Externe communicatie

Het hoofddoel van onze externe communicatie wordt het positief informeren over het goed bereikbaar zijn van de Utrechtse binnenstad voor autoverkeer. De routes veranderen, maar de bestemming Catharijnesingel blijft goed vindbaar en uniek dicht bij de historische binnenstad.

1. *Autoroute communicatie*

De Catharijnesingel vormt de snelste doorgang voor de auto in de binnenstad om van zuid naar noord Utrecht en vice versa te komen. Veel autogebruikers zijn gewoontedieren en nemen dus het liefst dezelfde route. Zij zullen in gedrag moeten veranderen en dat kunnen we alleen bereiken met heel duidelijk communiceren over wanneer wat gaat gebeuren en hoe je daar als automobilist rekening mee kunt houden.

2. *Parkeercommunicatie binnenstad*

Op en rond de wegafsluiting liggen de meeste en grootste parkeergarages met directe toegang tot de binnenstad, Hoog Catharijne, theater, hotels en kantoren. Deze groep parkeerders behoeft een eigen aanpak en heeft verschillende belangen. Zij zijn geïdentificeerd en zullen op diverse manieren gewezen worden op het vernieuwde aanrijden richting parkeergarages.

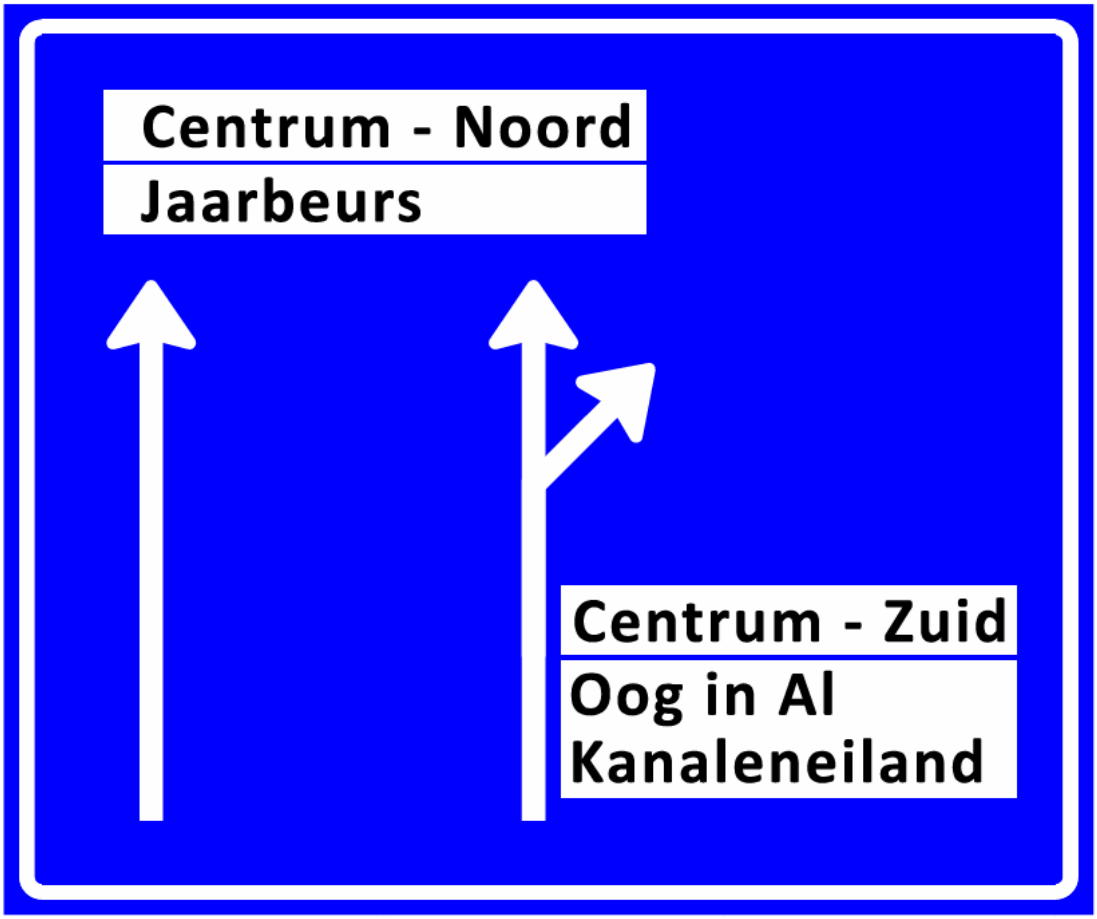
3. *Speciale gerichte communicatie*

Er zijn veel uitzonderingsgroepen die nog door de geslotenverklaring op de Catharijnesingel mogen, dit omdat zij geen automobilist zijn of omdat zij zo'n groot belang hebben bij het kunnen bereiken van hun bestemming vanuit het zuiden en het noorden dat een uitzondering is gemaakt of dat ontheffing momenteel wordt beoordeeld.

### 7.2.3 Succesfactoren

- Monitoring professioneel en transparant, liefst maandelijks inzicht in effect.
- Bebording eenduidig vanaf snelweg en in de stad:
    - Routes: Centrum-Zuid en Centrum-Noord
    - Parkeerbestemmingen: Hoog Catharijne P1, P2, P5 en Hoog Catharijne P3, P4, P5
- PRIS eenduidig en duidelijk.
- Handhaving middels waarschuwen en later beboeting van doorrijden door automobilisten.
- Doorlopend evalueren met omwonenden en ondernemers.
- Multimediaal en in twee talen communiceren, liefst op wijze van schouw uit CU2030.
- Antwoord geven op de vraag: ontheffing omwonenden met parkeerplek (192 mensen) of ontheffing abonnementhouders parkeerplekken (497 mensen (192 omwonenden plus 305 abonnementen los)

Er is een los communicatieplan beschikbaar met uitwerking van middelen, kanalen, boodschappen en doelgroepen in de tijd incl. een begroting. Informatie is nu te vinden op: Catharijnesingel: inrichten als bestemming | gemeente Utrecht




Figuur 23: voorstel bebording vanaf de snelweg de stad in

## 7.3 Planning (indicatief)

1) Q3  2024: Besluitvorming over dit PvE/VO door Opdrachtgever, BInG en staven mobiliteit/ binnenstad en stedenbouw

2) Q3 2024: Besluitvorming College van B&W. Informeren van de gemeenteraad en omgeving.

3) Q3 en Q4 2024: uitwerking VO (eerste fase) naar definitief ontwerp (DO) niveau. Voorbereiding uitvoering (o-meting monitoring, vervaardiging bebording, bestellen verkeersregelaars en afstemmen Handhavingsplan met CVOM, intensieve communicatie, selectie aannemer.

4) Q1 2025: testen camera's, aanbrengen markering, belijning, bebording en start geslotenverklaring met verkeersbegeleiders (eerste 2 weken), wen- en waarschuwingsperiode en camerahandhaving , monitoring.
5) 2026 of later: Start tweede fase: afhankelijk van o.a. monitoringsresultaten uit fase 1 met voorbereiding voor verdere fysieke en/of mitigerende maatregelen

# Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 4457 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 16 januari 2025 |
| **Agendapunt** | 8 |
| **Titel** | Fietsparkeren bij stations |
| **ID** | 4676 |
| **Behandelend ambtenaar** | I. Anindia en J. Pieters |
| **Telefoon** | 14030 |
| **E-mail** | ismira.anindia@utrecht.nl |
| **Datum collegebesluit** | |
| **Geocodering** | |
| **Thema** | |
| **Portefeuillehouder** | Wethouder Maatoug |
| **Beleidsveld** | Mobiliteit |
| **Referendabel** | |
| **Reden niet referendabel** | |
| **Raadsadviseur (lijst)** | Marjolein Friele/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte |
| **Behandelvoorstel** | |
| **Resultaat commissiebehandeling** | |
| **Resultaat raadsbehandeling** | |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte | 16 januari 2025 |

**Voorgesteld besluit**

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | I. Anindia en J. Pieters | **Datum** | 12 november 2024 |
| **Doorkiesnummer** | 14030 | **Kenmerk** | 12870987 |
| **E-mail** | ismira.anindia@utrecht.nl | **Onderwerp** | Tarieven inpandig fietsparkeren en autoparkeren 2025 |
| **Bijlage(n)** | 2 | **Beleidsveld** | Mobiliteit |

Geachte leden van de raad,

Jaarlijks passen we de tarieven aan voor inpandig fiets- en autoparkeren. Met deze brief willen we u informeren over de nieuwe tarieven en over andere onderwerpen die gaan over parkeren in garages.

We willen u hierbij informeren over:
1. De door ons voor 2025 vastgestelde parkeertarieven voor gemeentelijke openbare parkeergarages, belanghebbendengarages, P+R voorzieningen, de gemeentelijke fietsenstallingen en het ophaaltarief van het fietsendepot;
2. De acties om het gebruik van de P+R functie te verbeteren;
3. De resultaten van de pilot Parkeren op afstand (POA).

## 1. Wijziging van parkeertarieven voor inpandig fietsparkeren en autoparkeren in 2025

Jaarlijks passen we een inflatiecorrectie toe op de parkeertarieven voor het inpandig parkeren die gelijk is aan die van de parkeerbelasting. Het indexeringspercentage is vastgelegd in de Voorjaarsnota 2024 en bedraagt 4,5%. Daarnaast is in de Voorjaarsnota 2024 opgenomen dat we de opbrengsten van de parkeergarages structureel verhogen met 1,25 miljoen euro door een verhoging van de garagetarieven.

*Fietsparkeertarieven:*
De aanpassingen van de tarieven voor het fietsparkeren per 1 januari 2025 zijn:
- het tarief voor jaarabonnementen, buurtstallingen en fietstrommels en het ophalen van een fiets uit het fietsendepot gaat 4,5% omhoog;
- het tarief voor het stallen van een fiets na de eerste 24 uur gaat met € 0,05 omhoog naar € 0,75;
- het dagtarief voor brommer/scooter gaat met € 0,10 omhoog naar € 1,90.

Door de tarieven voor het stallen na de eerste 24 uur te verhogen blijven we in lijn met de tarieven in de stationsstallingen. Dit is conform de module fietsparkeren omdat sommige gemeentelijke stallingen in de buurt van een NS-stalling liggen en we niet op tarief met elkaar willen concurreren.

*Autoparkeertarieven:*
De aanpassingen van de tarieven voor de gemeentelijke parkeergarages per 1 januari 2025 zijn:

- de tarieven van alle parkeerproducten van de gemeentelijke garages en P+R's gaan omhoog met 4,5%;
- het maximale dagtarief van alle openbare gemeentelijke garages stellen we gelijk op 10 maal het uurtarief;
- het parkeerdeel van het tarief van de P+R combikaart (parkeren en doorreis met OV) voor de P+R's Papendorp, Westraven, Utrecht Sciencepark en Berlijnplein gaat omhoog met 4,5%. De provincie Utrecht stelt eind 2024 het tarief van het OV-deel van de combikaart vast. Als het OV-tarief bekend is ronden we dit af naar een rond bedrag;
- de P+R Westraven krijgt een uurtarief van € 2,94 (gelijk aan de Berlijnpleingarage) met een maximaal dagtarief van 5 maal het uurtarief, de dagkaart vervalt voor parkeerders die niet doorreizen met het OV;
- de dagkaarten van de P+R's Papendorp en Utrecht Science Park gaan omhoog met € 0,50 naar € 7,50.

Hiermee geven we gedeeltelijk invulling aan het besluit in de Voorjaarsnota 2024 om de opbrengsten van de parkeergarages structureel te verhogen.
In de Voorjaarsnota 2024 staat: "*De tarieven voor parkeren in onze eigen garages gaan we verhogen. Momenteel zijn onze tarieven ten opzichte van andere parkeertarieven aan de lage kant en daarom gaan we:*

- *P+R Westraven, Uithof en Papendorp voor normaal parkeren ook regulier tarief geven, (format Berlijnplein). Dit betekent 1 miljoen euro per jaar structureel aan extra inkomsten;*
- *Maximale dagtarieven naar 9 uur per dag stadsbreed gelijktrekken voor alle gemeentelijke garages (met name Kop van Lombok). Dit betekent 0,25 miljoen euro per jaar structureel aan extra inkomsten."*

We hebben besloten om in 2025 nog een uitzondering te maken van de wijze zoals vastgesteld in de Voorjaarsnota voor de P+R's Papendorp en Utrecht Science Park (USP). Dit doen we omdat:

- in de omgeving van P+R Papendorp nog geen betaald parkeren is ingevoerd. Het parkeerterrein wordt voornamelijk gebruikt door dagbezoekers die niet doorreizen met het OV. De kans is groot dat deze bezoekers de parkeervoorziening vermijden en uitwijken naar gratis parkeren op straat in de omliggende wijken als we de tariefsverhoging doorvoeren.
  We verwachten daardoor met name in Kanaleneiland een toename van de parkeeroverlast. Vanaf 1 november 2025 geldt betaald parkeren in heel Kanaleneiland;
- de P+R garage USP maar voor een kwart eigendom is van de gemeente. We moeten met de mede-eigenaren overeenstemming hebben over de tarieven. Daarnaast is het in de Voorjaarsnota voorgestelde tarief, zoals de Berlijnpleingarage, veel hoger dan de huidige uurtarieven voor bezoekers aan het USP. Het kan zijn dat parkeerders onze P+R mijden en uitwijken naar de goedkopere parkeerplaatsen die bedoeld zijn voor de bezoekers van bijvoorbeeld de ziekenhuizen. Dit vinden wij een ongewenst effect.

Verder heeft het college besloten om de maximale dagtarieven gelijk te stellen op 10 maal het uurtarief. Dit geldt namelijk al voor twee parkeergarages (garage Croeselaan en garage Kruistraat) en we vinden het niet wenselijk om de tarieven te verlagen. Bovendien vinden wij belangrijk dat er een duidelijk tarief geldt waarover gecommuniceerd kan worden met de garagegebruikers.

Met dit tariefvoorstel verwachten we een verhoging van de parkeeropbrengsten met 0,6 miljoen euro in 2025. Daarmee ontstaat een tekort in de parkeerexploitatie van 0,625 miljoen euro. Dit tekort dekken we door ter overbrugging eenmalig een onttrekking te doen uit de egalisatiereserve parkeerexploitatie. We onderzoeken hoe we na 2025 de parkeeropbrengsten verder kunnen verhogen om het in de Voorjaarsnota 2024 opgenomen bedrag te realiseren.

## 2. Stimuleren Parkeren en Reizen (P+R)

Uw raad heeft gevraagd naar de mogelijkheden voor een beter gebruik van de P+R functie. We vinden het belangrijk dat bezoekers die met de auto komen zoveel mogelijk aan de rand van de stad parkeren en doorreizen met het OV of een ander vervoermiddel. Daarvoor hebben we het P+R combiticket geïntroduceerd. Ruim driekwart van de parkeerders in onze P+R's zijn dagbezoekers die niet doorreizen. De P+R Westraven wordt het beste gebruikt als doorreisvoorziening. Deze P+R heeft ook de beste openbaar vervoerverbindingen met de stad.

We werken momenteel aan een aantal acties om het gebruik van de P+R functie in onze eigen parkeergarages te verbeteren:

1. Verbetering bewegwijzering. Ons dynamisch parkeerverwijssysteem is in 2025 aan vervanging toe. Bij de vervanging van dit verwijssysteem willen we de P+R-terreinen vanaf het hoofdwegennet beter bewegwijzeren;
2. Verkennend onderzoek naar een gezamenlijk eindbeeld van een toekomstbestendig P+R waar de gemeente Utrecht samen met de andere G5-gemeenten, NS en RWS aan heeft meegewerkt. De aanbevelingen uit dit onderzoek werken we verder uit. We willen deze maatregelen opnemen in een strategie voor onze parkeergarages en P+R's;
3. We zijn momenteel de opties aan het verkennen om het gebruik van deelfietsen te koppelen aan het P+R-ticket.

Daarnaast praten we met de partners in de regio (onder andere gemeenten, vervoersbedrijven en de provincie) hoe we gezamenlijk het P+R-gebruik kunnen verbeteren.

## 3 Resultaten pilot parkeren op afstand

Van 1 mei 2023 tot 1 mei 2024 hielden we een pilot parkeren op afstand (POA) in P+R Westraven voor bewoners van Rivierenwijk en van het parkeerrayon Europalaan-Noord. We hebben onderzoek gedaan naar de voorwaarden waaronder bewoners in de bestaande stad bereid zijn om hun auto op afstand te parkeren. We zijn gestart met 31 deelnemers (waaronder 12 deelnemers met een 2$^{de}$ auto; 9 op de wachtlijst voor een vergunning) en geëindigd met 13 deelnemers. De redenen voor deelnemers om tussentijds te stoppen lopen uiteen (verhuizingen, verkoop auto, ongemak, alsnog in aanmerking voor parkeervergunning). Onderzoeksbureau XTNT heeft de pilot gemonitord via een diverse enquêtes, groepsgesprekken en data.

De resultaten van de pilot parkeren op afstand liggen in het verlengde van wat we al wisten vanuit ervaringen en onderzoek elders, maar de pilot heeft ook geleid tot verdieping van inzichten:

- Slechts een beperkte groep bewoners in de bestaande stad is geïnteresseerd in POA onder de huidige omstandigheden. De inschatting ligt op 2% van de inwoners van de stad en bestaat voornamelijk uit mensen die hun auto niet dagelijks nodig hebben;
- Voor sommige mensen uit deze groep vormt het een extra stimulans als POA wordt gekoppeld aan investeringen in leefbaarheid en groen in de eigen straat;
- De kosten-baten verhouding is bij POA van doorslaggevend belang. Er moet duidelijk financieel voordeel staan tegenover het ongemak van op afstand parkeren en een substantiële besparing van parkeerkosten per maand opleveren;
- De parkeerplek op afstand moet op maximaal 10 minuten fietsafstand liggen, en ook goed per openbaar vervoer bereikbaar zijn;
- Kwaliteitseisen van de parkeerlocatie zijn een gegarandeerde parkeerplek, sociale controle, schoon, en veilig;
- Deelnemers hebben behoefte aan een concept dat de flexibiliteit biedt die past bij hun leven. Ze hebben behoefte om soms toch dichtbij huis te parkeren. In de pilot was 4 uur tegoed voor gratis kort parkeren in de wijk ontoereikend.

Het college wil onderzoek doen naar de mogelijkheden om tijdelijk een POA-product te bieden voor mensen die geen vergunning kunnen krijgen (zoals mensen op de wachtlijst) tot het moment dat de capaciteit in de P+R's voor bewoners van nieuwe gebiedsontwikkeling wordt gebruikt. Hiermee bieden we een oplossing aan mensen die lang moeten wachten op een parkeervergunning en vergroten we het draagvlak voor POA-product.

We vertrouwen erop u hiermee te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

# Bijlage A: Tarieven inpandig autoparkeren per 1 januari 2025

De tarieven van 2025 voor belanghebbenden, openbare parkeergarages en P+R zijn geïndexeerd met het inflatiepercentage van 4,5%. De prijzen zijn inclusief BTW.

| Belanghebbenden garages | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2024 | | Tarief 2025 |
| | | | | | |
| Zone A1 | Bewoners per maand | € | 109,88 | € | 114,82 |
| | Bedrijven per maand | € | 218,75 | € | 228,59 |
| Zone A2 | Bewoners per maand | € | 46,50 | € | 48,60 |
| | Bedrijven per maand | € | 92,97 | € | 97,16 |
| Zone A1 en A2 | Deelauto per maand | € | 56,93 | € | 59,49 |

| Parkeergarage Kop van Lombok | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | 2024 | | Tarief 2025 |
| | | | | |
| Uurtarief | € | 3,35 | € | 3,50 |
| Maximum dagtarief (10 uur) | € | 16,29 | € | 35,02 |
| Avondkaart van 19.00 - 0.00 uur | € | 8,35 | € | 8,73 |
| Maandkaart 24/7 | € | 232,82 | € | 243,30 |
| Maandkaart 24/5 | € | 166,52 | € | 174,01 |
| Jaarkaart 24/7 | € | 2.328,27 | € | 2.443,05 |
| Jaarkaart 24/5 | € | 1.665,23 | € | 1.740,16 |
| Bewoners Buenos Aires en Los Angeles per maand | € | 109,88 | € | 114,82 |
| Deelauto aanbieders per maand | € | 56,93 | € | 59,49 |

| Parkeergarage Grifthoek | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | 2024 | | Tarief 2025 |
| | | | | |
| Uurtarief | € | 2,67 | € | 2,79 |
| Maximum dagtarief (10 uur) | € | 21,37 | € | 27,92 |
| Avondkaart van 19.00 - 0.00 uur | € | 6,69 | € | 6,99 |
| Maandkaart 24/7 | € | 232,82 | € | 243,30 |
| Maandkaart 24/5 | € | 166,52 | € | 174,01 |
| Jaarkaart 24/7 | € | 2.328,27 | € | 2.443,05 |
| Jaarkaart 24/5 | € | 1.665,23 | € | 1.740,16 |
| Deelauto aanbieders per maand | € | 56,93 | € | 59,49 |
| | | | | |

| Parkeergarage Vaartsche Rijn | | |
|---|---|---|
| | 2024 | Tarief 2025 |
| | | |
| Uurtarief | € 3,35 | € 3,50 |
| Maximum dagtarief (10 uur) | € 26,78 | € 35,00 |
| Avondkaart van 19.00 - 0.00 uur | € 8,35 | € 8,73 |
| Maandkaart 24/7 | € 232,82 | € 243,30 |
| Maandkaart 24/5 | € 166,52 | € 174,01 |
| Jaarkaart 24/7 | € 2.328,27 | € 2.443,05 |
| Jaarkaart 24/5 | € 1.665,23 | € 1.740,16 |
| Bewoners Pelikaanstraat per jaar | € 182,69 | € 190,91 |
| Deelauto aanbieders per maand | € 56,93 | € 59,49 |

| Parkeergarage Kruisstraat | | |
|---|---|---|
| | 2024 | Tarief 2025 |
| | | |
| Uurtarief | € 4,38 | € 4,58 |
| Maximum dagtarief (10 uur) | € 43,79 | € 45,79 |
| Avondkaart vanaf 19.00 - 01.00 uur | € 15,33 | € 8,73 |
| Maandkaart 24/7 | € 337,73 | € 243,30 |
| Maandkaart 12/5 | € 250,18 | € 174,01 |
| Jaarkaart 24/7 | € 3.715,11 | € 2.443,05 |
| Jaarkaart 12/5 | € 2.751,94 | € 1.740,16 |
| Uitrijkaart - dag (24u) | € 21,00 | € 21,50 |
| Uitrijkaart - avond (18-01u) | € 11,00 | € 11,50 |
| Deelauto aanbieders per maand | € 56,93 | € 59,49 |

| Parkeergarage Croeselaan | | |
|---|---|---|
| | 2024 | Tarief 2025 |
| | | |
| Uurtarief | € 4,76 | € 4,97 |
| Maximum dagtarief (10 uur) | € 47,53 | € 49,71 |
| Avondkaart vanaf 19.00 - 01.00 uur | € 16,64 | € 17,39 |
| Maandkaart 24/7 | € 337,73 | € 352,93 |
| Maandkaart 12/5 | € 250,18 | € 261,43 |
| Maandkaart daluren: nacht + weekend | € 175,12 | € 183,00 |
| Jaarkaart 24/7 | € 3.715,11 | € 3.882,29 |
| Jaarkaart 12/5 | € 2.751,94 | € 2.875,78 |
| Jaarkaart daluren: nacht + weekend | € 1.926,36 | € 2.013,04 |
| Uitrijkaart - dag (24u) | € 21,00 | € 21,50 |
| Uitrijkaart - avond (18-01u) | € 11,00 | € 11,50 |
| Deelauto aanbieders per maand | € 56,93 | € 59,49 |

| Parkeergarage Berlijnplein (en P+R locatie) | | |
|---|---|---|
| | 2024 | Tarief 2025 |
| | | |
| Uurtarief (zonder gebruik OV) | € 2,81 | € 2,94 |
| Maximum dagtarief (10 uur) | € 22,52 | € 29,39 |
| Avondkaart vanaf 19.00 uur | € 7,04 | € 7,36 |
| Maandkaart 24/7 | € 195,58 | € 204,38 |
| Maandkaart 24/5 | € 139,70 | € 145,95 |
| Jaarkaart 24/7 | € 2.151,33 | € 2.248,14 |
| Jaarkaart 24/5 | € 1.536,65 | € 1.605,80 |
| Parkeerkaart (bij gebruik OV) | € 2,13 | € |
| Uitrijkaart - dag en avond (09:00-19:00u) per 4 uur | € 6,00 | € 6,50 |
| Deelauto aanbieders per maand | € 56,93 | € 59,49 |

| Parkeergarage Springweg | | |
|---|---|---|
| | 2024 | Tarief 2025 |
| | | |
| Uurtarief | € 6,67 | € 6,97 |
| Maximum dagtarief (10 uur) | € 53,36 | € 69,70 |
| Avondkaart vanaf 19.00 - 01.00 uur | € 23,35 | € 24,40 |
| Maandkaart 24/7 | € 373,82 | € 390,64 |
| Maandkaart 12/5 | € 308,85 | € 322,75 |
| Jaarkaart 24/7 | € 4.115,22 | € 4.300,41 |
| Jaarkaart 12/5 | € 3.399,41 | € 3.552,38 |
| Uitrijkaart - dag (24u) | € 31,00 | € 31,50 |
| Uitrijkaart - avond (18-01u) | € 22,00 | € 22,50 |
| Deelauto aanbieders per maand | € 56,93 | € 59,49 |

| Ringhub-abonnementen | | |
|---|---|---|
| | 2024 | Tarief 2025 |
| | | |
| Bewoners van nieuwe gebiedsontwikkelingen | € 58,58 | 60,06 |

| Uitrijkaarten openbare garages (m.u.v. Croeselaan, Springweg en Kruisstraat) | | |
|---|---|---|
| | 2024 | Tarief 2025 |
| | | |
| Uitrijkaart - dag | € 15,50 | € 16,00 |
| Uitrijkaart - avond | € 6,50 | € 7,00 |
| Administratiekosten (<500 stuks), per order | € 30,50 | € 31,00 |

Uitrijkaarten kunnen in bulk worden afgenomen door doelgroepen in de directe omgeving die regelmatig de garage gebruiken voor hun klanten/bezoekers.

| Doelgroep bewoners en bedrijven in openbare parkeergarages * |
|---|

| | 2024 | Tarief 2025 |
|---|---|---|
| | | |
| Doelgroep bewoners uit zone A1 per maand | € 109,88 | € 114,82 |
| Doelgroep bedrijven uit zone A1 per maand | € 218,76 | € 228,59 |
| Doelgroep bewoners uit zone A2 per maand | € 46,50 | € 48,60 |
| Doelgroep bedrijven uit zone A2 per maand | € 92,97 | € 97,16 |
| | | |

| Toegang tot garages **** | | |
|---|---|---|
| | 2024 | Tarief 2025 |
| | | |
| Waarborg boosters belanghebbende garages | € 89,25 | € 89,25 |
| Aanschaf toegangspas commerciële garages | € 9,95 | € 9,95 |
| Toegangspas garage Springweg en HC-garages | € 25,00 | € 25,00 |

| P+R Papendorp en P+R USP | | |
|---|---|---|
| | 2024 | Tarief 2025 |
| | | |
| P+R Parkeerkaart (bij gebruik OV) *** | € 2,67 | |
| P+R Dagkaart (zonder gebruik OV) | € 7,00 | € 7,50 |
| Doelgroep bedrijven** per maand (zonder gebruik OV) | € 97,71 | € 100,18 |
| Doelgroep bedrijven** per jaar (zonder gebruik OV) | € 1.172,41 | € 1.202,16 |
| Doelgroep bewoners** per maand (zonder gebruik OV) | € 10,79 | € 11,06 |
| P+R Uitrijkaart | € 7,00 | € 7,50 |

| P+R Westraven | | |
|---|---|---|
| | 2024 | Tarief 2025 |
| | | |
| P+R Parkeerkaart (bij gebruik OV) *** | € 2,67 | |
| Uurtarief (zonder gebruik OV) | | € 2,94 |
| Maximum dagtarief (5 uur) | | € 14,70 |
| Doelgroep bedrijven** per maand (zonder gebruik OV) | € 95,87 | € 100,18 |
| Doelgroep bedrijven** per jaar (zonder gebruik OV) | € 1.150,39 | € 1.202,16 |
| Doelgroep bewoners** per maand (zonder gebruik OV) | € 10,79 | € 11,06 |
| Ultrijkaart | € 7,00 | € 7,50 |

**Opmerkingen**

| | |
|---|---|
| * | Bewoners en bedrijven woonachtig/gevestigd in de zones A1 en A2 kunnen in openbare parkeergarages terecht, conform de spelregels in de procedure voor verplaatsing van auto's van straat naar garage. |
| ** | Bewoners en bedrijven woonachtig/gevestigd in betaald parkeergebied (zones A1, A2 en B1) kunnen in P+R garages terecht, conform de spelregels in de procedure voor verplaatsing van auto's van straat naar garage. |
| *** | Het totaal tarief van de P+R combikaart wordt eind 2024 bekendgemaakt. Hiermee kunnen reizigers verder reizen naar het centrum met (maximaal) 5 personen. |
| **** | Deze tarieven worden niet geïndexeerd. |

# Bijlage B: Tarieven inpandig fietsparkeren 2025

- Het dagtarief voor fiets na 24 uur in de openbare gemeentelijke fietsenstallingen in 2025 wordt verhoogd met € 0,05
- Het dagtarief voor brommer/scooter in 2025 wordt verhoogd met € 0,10
- De tarieven van de abonnementen worden geïndexeerd met het inflatiepercentage van 4,5%.
- Het tarief in het fietsendepot voor het ophalen van een fiets wordt met 4,5% geïndexeerd.
- De tarieven voor de huur van accessoires en gebruik van diensten worden ook in 2025 niet verhoogd.
- Een elektrisch aangedreven scootmobiel wordt, als deze in een fietsenstalling wordt gestald, qua tarifering gelijkgesteld aan "fiets".
- Het is mogelijk om een abonnement in een buurtstalling af te sluiten voor het stallen van een elektrische scootmobiel. Het tarief wordt gelijkgesteld aan de categorie "bakfiets/ligfiets".
- De prijzen zijn inclusief BTW.

## Openbare gemeentelijke fietsenstallingen (inclusief pop up parkings)

| FIETS (incl. bakfiets, speed pedelec, elektr. scootmobiel & step) | | |
|---|---|---|
| | 2024 | Tarief 2025 |
| | | |
| Alle gemeentelijke fietsenstallingen: kortparkeren; 1e 24 uur | € - | € - |
| kortparkeren; ná 1e 24 uur, per 24 uur | € 0,70 | € 0,75 |
| Abonnement; Jaarkaart | € 86,16 | € 90,04 |
| Abonnement; Jaarkaart met Upas | € 64,64 | € 67,55 |

| BROMMER/SCOOTER (excl. speed pedelec) | | |
|---|---|---|
| | 2024 | Tarief 2025 |
| | | |
| Kortparkeren; 1e 24 uur | € 1,80 | € 1,90 |
| Abonnement; Jaarkaart | € 280,06 | € 292,66 |

| Opslag accessoires / opslag goederen / huurproducten / diensten | | |
|---|---|---|
| | Tarief 2024 | Tarief 2025 |
| | | |
| Helm; per dag | € 0,50 | € 0,50 |
| Tas/goederen; max 1 dag, tot sluitingstijd | € - | € - |
| | | |
| | | |
| Huur buggy (max 1 dag, tot sluitingstijd) | € - | € - |
| borg per verhuring | € - | € - |
| | | |
| Huur rollator (tot sluitingstijd) | € - | € - |
| borg per verhuring | € - | € - |
| | | |
| elektriciteit; opladen e-bike en/of e-scooter | € - | € - |

| Buurtstallingen, fietstrommels en - kluizen | | |
|---|---|---|
| | 2024 | Tarief 2025 |
| | | |
| Buurtstalling; jaarabonnement - fiets | € 51,85 | € 54,18 |
| Buurtstalling; jaarabonnement - bakfiets/ligfiets & elektr. scootmobiel | € 103,71 | € 108,38 |
| Fietstrommel & -kluis; jaarabonnement | € 77,68 | € 81,18 |

| Fietsendepot (incl. bakfiets, speed pedelec en step) | | |
|---|---|---|
| | 2024 | Tarief 2025 * |
| | | |
| fiets opgehaald binnen 1 maand | € 25,00 | € 26,00 |
| fiets opgehaald in 2e of 3e maand | € 25,00 | € 26,00 |

* Het tarief in het fietsendepot ronden we af zodat er geen verschil ontstaat tussen contant afrekenen en pinbetalingen.

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | V. Luijnenburg | **Datum** | 11 oktober 2024 |
| **Doorkiesnummer** | 06-48515861 | **Kenmerk** | 12822572 |
| **E-mail** | Vincent.luijnenburg@utrecht.nl | **Onderwerp** | Sluiting fietsenstalling Jaarbeursplein voor onderzoek |
| **Bijlage(n)** | | **Beleidsveld** | Vastgoed |

Geachte leden van de raad,

In de fietsenstalling aan het Jaarbeursplein zijn tijdens een inspectie scheurtjes geconstateerd in de constructie. De fietsenstalling gaat daarom uit voorzorg per direct dicht voor onderzoek. Mensen die hun fiets hebben gestald kunnen deze tot vanavond, vrijdag 11 oktober, 22.00 uur ophalen.

Er is vervolgonderzoek nodig om erachter te komen wat de oorzaken van die scheurtjes zijn. Om de veiligheid van gebruikers te garanderen en zorgvuldig onderzoek te doen, is besloten de stalling per direct te sluiten voor nieuwe gebruikers. Omdat er geen acuut gevaar is, kunnen mensen tot 22.00 uur op vrijdag 11 oktober hun fiets ophalen. Om het dak van de stalling te ontlasten wordt een deel van het Stadsplateau afgezet voor voetgangers. Deze afzetting is in de loop van vrijdagmiddag al uitgevoerd. Op dit moment is nog niet duidelijk hoelang de sluiting zal duren.

*Wat kunnen gebruikers doen?*
Wie nu een fiets in de stalling aan het Jaarbeursplein heeft staan, kan de fiets tot uiterlijk 22.00 uur ophalen. De fietsenstalling is per direct gesloten voor nieuwe gebruikers. We begrijpen dat dit heel vervelend is voor mensen die gebruik maken van de fietsenstalling, maar uit voorzorg is dit noodzakelijk. Met oog op de vrijdagmiddagdrukte door onder meer studenten die hun fiets voor het weekend in de stalling plaatsen, zijn de gebruikers zo snel mogelijk – en vooruitlopend op de raadsbrief – via de gemeentelijke kanalen geïnformeerd over de sluiting en alternatieven. Zodra er nieuwe informatie beschikbaar is, zullen we de gebruikers informeren.

Fietsers kunnen gebruik maken van één van de andere stallingen in de stad. Alternatieve fietsenstallingen zijn de Knoopfietsenstalling en er wordt zo snel mogelijk een tijdelijke fietsenstalling op het Stationsplein ingericht. Ook zetten we fietscoaches in om gebruikers te helpen.

Zoals gezegd zullen we het vervolgonderzoek opstarten en zetten we ons in om de stalling zo spoedig mogelijk weer open te stellen voor publiek.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | V. Luijnenburg | **Datum** | 15 oktober 2024 |
| **Doorkiesnummer** | 14030 | **Kenmerk** | 12822572 |
| **E-mail** | Vincent.luijnenburg@utrecht.nl | **Onderwerp** | Vervolg sluiting fietsenstalling Jaarbeursplein |
| **Bijlage(n)** | - | **Beleidsveld** | Vastgoed |

Geachte leden van de raad,

In de brief van vrijdag 11 oktober hebben we uw raad geïnformeerd over de sluiting van de fietsenstalling Jaarbeursplein. De sluiting is uit voorzorg gedaan omdat er scheurtjes geconstateerd zijn in de constructie. Om erachter te komen wat de oorzaak van deze scheurtjes is, is vervolgonderzoek nodig. Hierbij informeren we u over het verloop van afgelopen weekend en de vervolgstappen voor de komende periode.

**Afgelopen weekend**
Tijdens een controle zijn scheurtjes gevonden in de constructie. Er is verder onderzoek nodig om erachter te komen wat de oorzaak is. Om de veiligheid van gebruikers te garanderen en zorgvuldig onderzoek te kunnen doen, hebben we afgelopen vrijdag uit voorzorg besloten de stalling te sluiten. Omdat er geen acuut gevaar was, konden mensen afgelopen vrijdag tot 22.00 uur hun fiets ophalen uit de stalling. Daarnaast is direct een deel van het Stadsplateau afgezet voor voetgangers om het dak van de stalling te ontlasten.

Met behulp van informatie via verschillende media, informatieborden en begeleiding hebben we gebruikers zoveel mogelijk geprobeerd te informeren. Personen die hun fiets in de Jaarbeurs fietsenstalling wilden zetten hebben we door gewezen naar de bestaande alternatieve fietsenstallingen; de fietsenstalling Knoop en fietsenstalling Stationsplein.

Helaas konden niet alle gebruikers hun fiets tijdig uit de stalling halen. Op dit moment onderzoeken we hoe en wanneer we de fietsen, die nog in de stalling staan, eruit kunnen halen. We hopen hierover zo snel mogelijk de gebruikers te kunnen informeren. Het informeren van de gebruikers doen we in samenspraak met NS. Voor (gehuurde) fietsen die nu niet uit de stalling kunnen worden gehaald, waarvan de kosten oplopen, bekijken we hoe deze gebruikers kunnen worden gecompenseerd voor de gemaakte kosten voor deze stalling.

**Vervolgstappen**

Omdat we nu nog niet weten hoelang de sluiting nodig is, is afgelopen maandagochtend 14 oktober een pop-up stalling voor 1000 fietsen op het Jaarbeursplein ingericht. In de loop van de middag is de capaciteit vervolgens opgeschaald naar 1.500 plekken. Deze tijdelijke, onbewaakte stalling kan hier tot uiterlijk 22 oktober blijven staan. Daarna worden de voorbereidingen getroffen voor de opbouw van een promotie event voor het EK indoor atletiek en zal er nader bekeken worden of en waar een nieuwe pop-upstalling in het gebied ingericht kan worden. Helaas is het niet mogelijk de fietsenstalling aan de Sijpesteijnkade weer open te stellen, omdat hier al gestart is met de voorbereidingen van de verbouwingswerkzaamheden. De onbewaakte fietsenstalling op het Westplein is ook onlangs ontmanteld. We onderzoeken of het mogelijk en noodzakelijk is om deze weer in te richten.

**Het gebruik van de fietsenstallingen op maandag**
We monitoren actief de bezetting van de bewaakte stallingen Stationsplein, Knoop en de tijdelijke stalling op het Jaarbeursplein. Op het drukste moment hadden beide bewaakte stallingen nog meer dan 1.000 plekken vrij. De tijdelijke stalling op het Jaarbeursplein stond grotendeels vol, waardoor we maandagmiddag 500 extra plekken hebben toegevoegd, zodat ook hier voldoende ruimte was voor de vraag naar fietsparkeerplekken. We blijven de komende periode de bezetting en het gebruik van de stallingen in het gebied monitoren.

**Onderzoek**
Zoals aangegeven geven de geconstateerde scheurtjes aanleiding voor een vervolgonderzoek. Dit vervolgonderzoek is gestart. Hieruit zal moeten blijken wat de problemen met de constructie precies zijn en of en welke maatregelen nodig zijn om de fietsenstalling weer veilig te kunnen openen. Hoelang dit onderzoek duurt is op dit moment nog niet te zeggen. Ook is nog niet duidelijk wat de eventuele herstelkosten zijn. Een belangrijke vraag waarover we zo snel mogelijk duidelijkheid willen krijgen, is hoe we de fietsen, die nu nog in de stalling staan, er zo snel mogelijk veilig en verantwoord uit kunnen halen.

We vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | V.L. Luijnenburg | **Datum** | 19 november 2024 |
| **Doorkiesnummer** | 14030 | **Kenmerk** | 12918227 |
| **E-mail** | vincent.luijnenburg@utrecht.nl | **Onderwerp** | Vervolg n.a.v. sluiting fietsenstalling Jaarbeursplein |
| **Bijlage(n)** | - | **Beleidsveld** | Vastgoed |

Geachte leden van de raad,

Op 15 oktober 2024 stuurden wij u de brief over Vervolg sluiting fietsenstalling Jaarbeursplein. Daarnaast heeft u raadsvragen gesteld in het mondelinge vragenuur van 17 oktober 2024. Hierbij hebben we u aangegeven dat sluiting van fietsenstalling Jaarbeursplein uit voorzorg is gedaan omdat er scheurtjes zijn geconstateerd in de constructie en vervolgonderzoek nodig is om erachter te komen wat de oorzaak van deze scheurtjes is. In deze brief informeren we u over de huidige stand van zaken en het vervolg voor de komende periode.

**Terugblik afgelopen periode**
Na de sluiting van de fietsenstalling op 11 oktober 2024 stonden nog ca. 1400 fietsen in de stalling. In overleg met de constructeur van het vervolgonderzoek, VTH en de NS is een plan gemaakt zodat gebruikers hun fiets weer veilig en verantwoord uit de stalling konden ophalen. Dit heeft van 18 tot en met 21 oktober plaats gevonden. Op dinsdag 22 oktober zijn de overgebleven fietsen, een kleine 400 stuks, verplaatst naar het ophaalpunt aan de Koningin Wilhelminalaan 2a. Fietsers die hun fiets nog missen, kunnen – na het maken van een afspraak - hun fiets gratis bij dit punt ophalen. Tot nu toe hebben circa 100 mensen hun fiets daar opgehaald. Ophalen van fietsen kan nog tot en met 20 december 2024. Hierna worden de fietsen verbeurd verklaard, wat betekent dat de fietsen niet meer beschikbaar zijn om opgehaald te worden.

**Onderzoek**
Om erachter te komen wat de oorzaak van de scheurtjes in de betonconstructie van de fietsenstalling is, is een adviesbureau ingeschakeld dat gespecialiseerd is in betonconstructies. Dit bureau voert in samenwerking met twee andere bureaus uitgebreid onderzoek uit naar ondermeer de toegepaste constructie, de huidige staat van de constructie en de lekkageproblematiek die al langer speelt. Het adviesbureau is tevens gevraagd om een advies te geven over welke maatregelen getroffen moeten worden zodat de fietsenstalling – al dan niet onder voorwaarden - weer opengesteld kan worden. In januari 2025 verwachten wij de eerste voorlopige conclusies te ontvangen van het onderzoek.

We begrijpen dat de huidige situatie voor veel reizigers vervelend is, maar het is een complex en tijdrovend onderzoeksproces.

**Tijdelijke fietsenstalling op het Jaarbeursplein en omgeving**
Na de sluiting is een tijdelijk pop-up fietsenstalling op het Jaarbeursplein neergezet. Deze tijdelijke stalling heeft op dit moment een capaciteit van 2250 fietsparkeerplekken. Hiermee was de capaciteit voldoende. We zien wel dat fietsers de andere bewaakte stations fietsenstallingen Knoop en Stationsplein goed weten te vinden en dat in de stalling Stationsplein op bepaalde momenten de druk hoog is, dit zien we voornamelijk op de dinsdagen en donderdagen. Hierover zijn we in overleg met NS om maatregelen voor te bereiden om de capaciteit zo optimaal mogelijk te kunnen blijven gebruiken.

Op het Jaarbeursplein staan in december meerdere evenementen gepland. Zo zal vanaf 29 november U on Ice opbouwen op het Jaarbeursplein. We zijn in overleg met de organisatie van dit evenement hoe het evenement (een schaatsbaan) en de tijdelijke fietsenstalling het plein kunnen delen.
Van 27 december 2024 tot 4 januari 2025 is alle ruimte op het Jaarbeursplein nodig voor een ander evenement, het aftelmoment op Oudejaarsavond. We kunnen dan geen tijdelijke fietsenstalling aanbieden op het Jaarbeursplein en omgeving. We verwachten dat de tijdelijke stalling in deze periode niet nodig is, omdat in de kerstvakantie veel minder fietsen worden gestald in de fietsenstallingen rondom het station dan in andere weken. Wel blijven we de vraag naar fietsparkeervoorzieningen monitoren. Als de stallingen Stationsplein en Knoop toch (te) vol staan, bouwen we een extra tijdelijke stalling op nabij fietsenstalling Knoop. Daarnaast blijven we alternatieve locaties in de nabije omgeving van het station onderzoeken.

Na 4 januari 2025 willen we de tijdelijke fietsenstalling op het Jaarbeursplein weer opbouwen. De tijdelijke fietsenstalling zal t/m minimaal eind januari blijven staan en we passen zo nodig maatwerk toe als er evenementen gepland staan.

**Gedeeltelijk gebruik Stadsplateau**
Om de doorstroom te bevorderen is een beperkt deel van de trappen (direct naast de roltrap) aan de kant van het Beatrixtheater weer opengesteld voor publiek. We zagen namelijk dat op piekmomenten de doorstroom van voetgangers bij de roltrap stokte. Na overleg met de constructeur is vastgesteld dat het deel van de trappen (direct naast de roltrap) en het aangrenzende deel op het Stadsplateau veilig kunnen worden belopen.

We vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | R. Stinissen | **Datum** | 5 november 2024 |
| **Doorkiesnummer** | 14030 | **Kenmerk** | 12810467 |
| **E-mail** | remko.stinissen@utrecht.nl | **Onderwerp** | Uitbreiding fietsparkeren station Vaartsche Rijn |
| **Bijlage(n)** | - | **Beleidsveld** | Mobiliteit |

Geachte leden van de raad,

Al jarenlang blijft het totale autogebruik in Utrecht constant, terwijl de stad hard groeit. Daar zijn we trots op en we blijven hieraan werken. We gaan dan ook door met de noodzakelijke verbetering en uitbreiding van fietsenstallingen op onze belangrijkste OV-knooppunten om het gebruik van de fiets én het OV te stimuleren. We willen de fietsenstalling bij station Vaartsche Rijn uitbreiden omdat de behoefte in de periode tot 2040 hard groeit. We verwachten dit te kunnen doen door een deel van de ruimte en beschikbare overcapaciteit van de bestaande autoparkeergarage Vaartsche Rijn om te zetten naar een fietsenstalling.

De 1e fase van de uitbreiding (ruim 500 extra fietsparkeerplekken) verwachten we te kunnen realiseren in 2028, waardoor we het tekort aan plekken op station Vaartsche Rijn inlopen. Met de uitbreiding van de stalling verbeteren we ook de toegankelijkheid. Met fase 1 zetten we dan de noodzakelijke eerste stap. In de vervolgfase van de planvorming werken we dit plan uit richting een investeringsbeslissing. Op een later moment besluiten we over fase 2 van de uitbreiding (nog eens ruim 900 plekken).

**Opgave fietsparkeren**
Station Vaartsche Rijn opende in 2016 en is inmiddels na Utrecht Centraal het drukste en sterkst groeiende station in de gemeente Utrecht. Als gevolg van de groei van het OV in het algemeen en de bouw van de wijk Merwede moeten we de capaciteit tot 2040 met 1.400 fietsparkeerplaatsen uitbreiden om de toestroom van fietsers aan te kunnen. De huidige capaciteit voor fietsparkeren bij het station is circa 1.200 plekken (onderverdeeld in een bewaakte en onbewaakte stalling). De zoektocht naar meer fietsparkeerplekken is lastig, op een locatie dicht bij de zuidelijke binnenstad, het gebied Rotsoord en in het projectgebied van de Zuidpoortstudie.

| Jaar | In- en uitstappers per dag |
|---|---|
| 2018 | 7.752 |
| 2019 | 9.233 |
| 2020 | 4.272 |
| 2021 | 5.000 |
| 2022 | 7.253 |
| 2023 | 8.353 |

*Tabel: in- en uitstappers trein per dag afgelopen jaren station Vaartsche Rijn. Bron: Reizigersgedrag | NS Dashboard (nsjaarverslag.nl)*

| scenario | IMA Laag | IMA Hoog |
|---|---|---|
| 2030 | 12.000 | 13.300 |
| 2040 | 12.100 | 14.900 |
| 2050 | 12.600 | 16.800 |

*Tabel: prognose 2030, 2040 en 2050 in- en uitstappers per dag station Vaartsche Rijn. Bron: Integrale Mobiliteits Analyse, opgesteld (2021)*



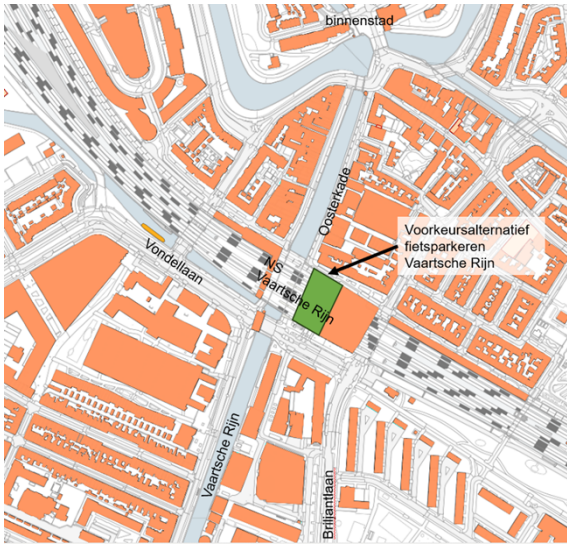
*Foto: station en stalling Vaartsche Rijn*

**Het plan voor uitbreiding van de stalling**

De gemeente voerde in samenwerking met ProRail in 2021 een alternatievenstudie uit naar 20 locaties. Daarna onderzochten we samen met ProRail de 6 meest kansrijke alternatieven. Dit waren onder- en bovengrondse alternatieven op de Vondellaan en Baden Powellweg en oplossingen onder de sporen aan de Ooster- en Westerkade. Deze hebben we beoordeeld op toegankelijkheid, ligging, vindbaarheid, reizigerscomfort, sociale veiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Het alternatief dat veruit het beste scoorde op de combinatie van factoren is het in 2 fases uitbreiden van de capaciteit van de bestaande stalling aan de Oosterkade door gebruik te maken van een deel van de ruimte van de autoparkeergarage die grenst aan de bestaande stalling.

Met de uitbreiding van de fietsenstalling in fase 1 komen 45 van de in totaal 224 autoparkeerplaatsen te vervallen. Dit is mogelijk omdat er overcapaciteit beschikbaar is in de autoparkeergarage en er een alternatieve oplossing beschikbaar is om de parkeervraag van een mogelijke gebiedsontwikkeling in het gebied Rotsoord op te kunnen lossen volgens de Beleidsregel parkeernormen auto 2021. Na uitvoering van fase 1 is er nog voldoende ruimte voor parkeren van gebiedsontwikkelingen waar al afspraken over zijn gemaakt en nog zeer beperkt voor bezoekersparkeren.

We monitoren hoe de parkeerbalans voor auto’s en fietsen zich ontwikkelt en op basis daarvan besluiten we of, en zo ja, op welke termijn we fase 2 willen en kunnen uitvoeren. In het ontwerp houden we rekening met de eventuele latere uitbreiding.




*Figuur 1: indicatieve weergave huidige locatie fietsenstalling Vaartsche Rijn en voorkeursalternatief (aan de oostzijde onder de sporen).*



*Foto: wild gestalde fietsen aan de Oosterkade*

**Huidige situatie fietsparkeren bij station Vaartsche Rijn**

Er staan aan de Ooster- en Westerkade veel fietsen op de stoepen rondom de trappen naar de perrons (zie bovenstaande foto), dit terwijl de huidige officiële stallingsplekken niet vol zitten. Tegelijkertijd passen niet alle gestalde fietsen in de officiële stallingsplekken die beschikbaar zijn. We hebben in de module fietsparkeren, door uw raad vastgesteld in 2022, afgesproken dat we pas handhaven als er voldoende capaciteit is. We hebben afgelopen jaren een aantal keer ingezet op positieve maatregelen met fietscoaches en krijtprints op straat. Helaas zonder blijvend resultaat. We hebben gekeken naar oplossingen, bijvoorbeeld fietsenrekken in de openbare ruimte. Dat neemt veel ruimte in. Daarnaast denken we dat ook deze rekken snel overvol staan waardoor de openbare ruimte alsnog rommelig blijft. En we verwachten dat het nog moeilijker wordt om het gedrag van fietsers te beïnvloeden en dus om de fietsenstalling gevuld te krijgen. We verwachten dat tijdens de bouw de huidige fietsenstalling deels niet beschikbaar is. We nemen een tijdelijke oplossing mee in de bouwplannen.

**Communicatie en participatie**

Over dit besluit en het vervolg van de planvorming (de planstudiefase) communiceren we via de digitale nieuwsbrief van de gemeente en via de projectpagina op www.utrecht.nl/fietsparkerenvaartscherijn naar bewoners en belanghebbenden.

**Vervolg**

We werken samen met ProRail het schetsontwerp voor de uitbreiding van de stalling verder uit tot een definitief ontwerp inclusief een gedetailleerde kostenraming. En we werken aan afspraken met provincie Utrecht, ProRail en het ministerie van IenW over de cofinanciering die nodig is om de totale kosten te dekken, inclusief het verlies aan inkomsten door het vervallen van het autoparkeren voor de eerste periode. Vervolgens nemen we een definitief besluit tot realisatie van fase 1. De gemeentelijke kosten kunnen worden gedekt uit de beschikbare middelen voor de bouw van fietsenstallingen station(s) in het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid. Wanneer er zicht is op voldoende cofinanciering van andere partijen zullen we in een volgend MPB (onderdeel MPR) de programmering van dit project verwerken en vervolgens zal het krediet aan uw raad worden vrijgevraagd (bij de 1e bestuursrapportage of de programmabegroting). De aanvullende exploitatiekosten voor de gemeente

worden gedekt uit het daarvoor bestemde ‘exploitatiebudget fietsparkeren nieuwe stallingen’. Besluitvorming over de rijksbijdrage van ProRail verloopt via het Bestuurlijk Overleg MIRT met de staatssecretaris van IenW. We verwachten dat de bouw in 2028 start.

**Andere nieuwe openbare stallingen**
De fietsparkeeropgave in de stad is nog aanzienlijk. We werken daarom aan plannen voor meerdere nieuwe gebouwde stallingen. Gezien de bezuiniging op fietsparkeren (500k euro structureel op exploitatie van nieuwe stallingen) moeten we prioriteren. We kiezen voor de binnenstad en onze belangrijkste knooppunten Vaartsche Rijn en Utrecht Centraal. Hier is de urgentie het hoogst. Daarom werken we naast Vaartsche Rijn plannen uit voor een stalling in het Jaarbeurspleingebouw, de uitbreiding van de Knoopstalling, Hoog Catharijne (P1 en P4) en een nieuwe stalling in de binnenstad. Het is niet zeker dat alles te realiseren is, wanneer er tegenvallers zijn en blijkt dat niet alles (financieel of praktisch) kan, zullen we moeten prioriteren.

De bezuiniging van structureel 0,5 miljoen euro voor de exploitatie van de stallingen op de parkeerbegroting zorgt er tegelijkertijd ook voor dat we nu al weten dat er op dit moment geen zicht is op dekking van kosten voor exploitatie (én realisatie) van andere gebouwde openbare stallingen bovenop bovenstaand pakket en Leidsche Rijn Centrum (onderdeel van de Stadstuin Leidsche Rijn). Zoals gemeld in de programmabegroting en de beantwoording van de raadsvragen gaan we wel verder met het uitwerken van de plannen voor de uitbreiding van fietsenparkeerplekken bij stations Overvecht, Zuilen, Lunetten en Vleuten. Maar de middelen voor de exploitatie (en bouw) voor eventuele gebouwde openbare stallingen ontbreken op dit moment. Toch vinden we het waardevol om deze plannen op hoofdlijnen uit te werken, om te bepalen welke oplossingen er voor de kortere termijn zijn (bijvoorbeeld fietsenrekken op maaiveld) en naar welk eindbeeld (bijvoorbeeld een nieuwe gebouwde stalling) we op welke manier naartoe kunnen werken (gefaseerde ontwikkeling) en welke mogelijkheden voor cofinanciering daarvoor zijn.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

# Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 4460 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 16 januari 2025 |
| **Agendapunt** | 9 |
| **Titel** | Stand van zaken verbeteringen parkeerapp en vergunningensysteem |
| **ID** | 4679 |
| **Behandelend ambtenaar** | M.J. van Hout / J. Harmsen |
| **Telefoon** | 14030 |
| **E-mail** | marijn.van.hout@utrecht.nl |
| **Datum collegebesluit** | |
| **Geocodering** | |
| **Thema** | |
| **Portefeuillehouder** | Wethouder Maatoug |
| **Beleidsveld** | Mobiliteit |
| **Referendabel** | |
| **Reden niet referendabel** | |
| **Raadsadviseur (lijst)** | Marjolein Friele/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte |
| **Behandelvoorstel** | |
| **Resultaat commissiebehandeling** | |
| **Resultaat raadsbehandeling** | |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte | 16 januari 2025 |

**Voorgesteld besluit**

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | E.R. Verheij | **Datum** | 27 oktober 2023 |
| **Doorkiesnummer** | 030 286 03 18 | **Kenmerk** | 11764672 |
| **E-mail** | e.verheij@utrecht.nl | **Onderwerp** | Implementatie nieuw parkeervergunningensysteem |
| **Bijlage(n)** | - | **Beleidsveld** | Mobiliteit |

Geachte leden van de raad,

In onze brief van 20 december 2022, over aanpassingen in de ‘Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen’, hebben wij aangekondigd dat wij in de loop van 2023 een nieuw parkeervergunningensysteem in gebruik zouden nemen. Onderdeel van dit nieuwe systeem is de digitale bezoekersvergunning (webapp) waarover recent ook schriftelijke raadsvragen zijn beantwoord. Met deze brief brengen wij uw raad op de hoogte van de vertraging bij de ingebruikname van het nieuwe parkeervergunningensysteem en de gevolgen daarvan voor andere projecten, zoals de invoering van betaald parkeren en de implementatie van de parkeervergunning voor het onderwijs en de tegemoetkoming in parkeerkosten voor bewoners met een laag inkomen.

**Aanbesteding en implementatie nieuw parkeervergunningensysteem**
In december 2020 heeft de aanbieder van ons huidige parkeervergunningensysteem aangekondigd dat zij met dit systeem gaan stoppen. Wij zijn daarom in mei 2021 gestart met een marktinventarisatie voor een nieuw geautomatiseerd systeem. De markt voor parkeervergunningensystemen is echter zeer beperkt. Gemeenten willen namelijk geen kant-en-klaar systeem, maar een systeem dat past bij het maatwerk dat er in de eigen gemeente wordt geleverd. Vanuit de marktinventarisatie zijn we gestart met een aanbesteding, waarin twee partijen interesse hebben getoond. Uit de beoordeling kwam dat één van die partijen een stad als Utrecht kan bedienen. We hebben in februari 2022 de opdracht gegund. We zijn in mei 2022 begonnen met de implementatie van het nieuwe parkeervergunningensysteem. Hiervoor hebben we met de leverancier een planning gemaakt, die we inmiddels al een aantal keer hebben moeten bijstellen. Vanwege een structureel personeelstekort lukt het de leverancier tot nu toe namelijk niet om afspraken over tijdige oplevering van producten na te komen. We hebben nu met de leverancier afgesproken dat we gefaseerd (per product) over gaan naar het nieuwe systeem.

**Impact van de implementatie**
De implementatie van het nieuwe parkeervergunningensysteem vraagt een grote ambtelijke inzet. Omdat ons huidige vergunningensysteem binnenkort niet meer functioneert, is het van belang dat we op korte termijn volledig in het nieuwe systeem werken. Daar gaat nu al onze aandacht naar uit. Onze eerste prioriteit is het overzetten van bestaande activiteiten naar het nieuwe systeem. Hierbij hebben we niet alleen aandacht voor de technische overstap, maar zorgen we ook dat we vergunninghouders tijdig informeren over de veranderingen die het nieuwe systeem met zich meebrengt. Naast de omzetting van producten naar het nieuwe systeem, geven we prioriteit aan de uitvoering van projecten die al zijn gestart. Dit geldt bijvoorbeeld voor de invoering van betaald parkeren in de wijken Werkspoor, Wisselspoor, Nieuwe Defensie Wilhelminawerf, Merwede, Bedrijvengebied Kanaleneiland en Rivierenwijk Zuid per 1 november 2023.

Omdat al onze aandacht uit gaat naar het nieuwe parkeervergunningensysteem en de afronding van lopende projecten, hebben wij op dit moment geen ruimte om nieuwe parkeerprojecten op te pakken. Dit betekent onder andere dat het niet mogelijk is om eerder dan 1 mei 2024 betaald parkeren in te voeren in wijken die last hebben van een hoge parkeerdruk (zoals bijvoorbeeld Voordorp). Daarnaast is er een mogelijkheid dat de implementatie van de parkeervergunning voor onderwijs en de tegemoetkoming in parkeerkosten voor bewoners met een laag inkomen, die beiden gepland zijn voor medio 2024, vertraging oplopen.

**De parkeerapp voor bezoek**
Sinds eind augustus kunnen bewoners die een bezoekersvergunning hebben voor parkeren, hun bezoek aanmelden via een webapp. Hiermee sluiten we aan op de wens van veel bewoners om een digitale oplossing te bieden voor de bezoekersvergunning. We zien dat ruim 15.000 van de ruim 40.000 bezoekersvergunninghouders de nieuwe webapp al in gebruik hebben genomen en in totaal zijn er al  meer dan 19.000 parkeeracties gestart via de app. We krijgen echter ook signalen van bewoners die moeite hebben met de digitale bezoekersvergunning, ofwel omdat zij liever een analoog alternatief gebruiken, ofwel omdat zij deze app niet gebruiksvriendelijk vinden. Achteraf bezien hebben wij onderschat hoe groot de impact is van een overstap naar een digitale app op gebruikers in de stad. We zijn de vervanging van ons parkeervergunningensysteem gestart als een technisch project en hebben vooraf onvoldoende ingeschat wat de effecten zouden zijn voor bewoners. Inmiddels zijn we in gesprek met belangenorganisaties om te onderzoeken wat we op korte termijn kunnen doen om de gebruikservaring te verbeteren.

We begrijpen dat de overstap naar een digitale webapp niet voor iedereen prettig is. Omdat we het belangrijk vinden dat iedereen (ongeacht digitale vaardigheden) gebruik kan blijven maken van de bezoekersvergunning, bieden we naast alternatieven voor de app ook hulp bij het gebruik van de webapp. Voor bewoners die de webapp niet willen of kunnen gebruiken, bieden we als alternatief de mogelijkheid om op het Stadskantoor saldo op de bezoekersvergunning te zetten en telefonisch kentekens aan en af te melden. Voor bewoners die hulp nodig hebben bij het gebruik van de app hebben we in de afgelopen weken inloopbijeenkomsten georganiseerd op verschillende plekken in de stad. Deze worden niet heel druk bezocht, er komen gemiddeld zeven bezoekers per avond. Bewoners kunnen daarnaast terecht op de wijkbureaus en bij bibliotheken voor uitleg. We hebben voor begin november nog een aantal extra inloopbijeenkomsten gepland, zodat we ook bewoners die de app nog niet gebruiken, kunnen helpen. Naast algemene meldingen over de digitale bezoekersvergunning, ontvangen we signalen dat het gebruiksgemak van de webapp niet optimaal is.

We nemen deze signalen serieus en werken aan verbeterpunten voor het systeem op de korte termijn. We hebben bijvoorbeeld de weergave van informatie in de app al verduidelijkt, naar aanleiding van vragen van bewoners. Ook bekijken we of we extra communicatiemiddelen over het gebruik van de app kunnen inzetten.

Hoewel onze focus op dit moment ligt bij de implementatie van de (resterende) producten in het nieuwe vergunningensysteem, denken we al wel na over de mogelijkheden voor doorontwikkeling van parkeervergunningen. We willen bijvoorbeeld onderzoeken of het op termijn mogelijk is om via de parkeerapp voor bezoek anderen te machtigen om de betaling te doen bij aanmelding van een kenteken, zodat bewoners zelf geen transacties hoeven voor te schieten. Dit is een wens die we van veel bewoners horen.

**Vervolg**
We zijn inmiddels gestart met het stapsgewijs overzetten van producten naar het nieuwe vergunningensysteem. Het eerste onderdeel (de bezoekersvergunning en de kortingsregelingen voor mantelzorg, thuiszorg en kraamzorg) staat in het nieuwe systeem en is sinds eind augustus in gebruik. Het volgende product dat we gaan overzetten is de parkeervergunning voor bewoners. We verwachten dat we medio 2024 volledig in het nieuwe parkeervergunningensysteem werken. We blijven gedurende dit proces in gesprek met belangenorganisaties en individuele bewoners om gebruikerservaringen te horen en verbeterpunten te bespreken en te toetsen. Zodra het nieuwe systeem volledig operationeel is, kunnen we aan de slag met een technische oplossing voor de parkeervergunning onderwijs en tegemoetkoming lage inkomens. We streven ernaar om beide vergunningen uiterlijk eind 2024 operationeel te hebben.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht

# BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2023, NUMMER 152

| | |
|---|---|
| Datum | 2 oktober 2023 |
| Van | College B&W |
| Behandeld door | L.S.A. van den Houten |
| Doorkiesnummer | 030-2860344 |
| E-mailadres | l.van.den.houten@utrecht.nl |
| Kenmerk | 11641633 |
| Beleidsveld | Mobiliteit |

---

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2023 nummer 152, van Marijn de Pagter (VVD), Kirsten Alblas (ChristenUnie), Cees Bos (Stadsbelang Utrecht), David Bosch (PVV), Fred Dekkers (GroenLinks), Yvonne Hessel (Utrecht Solidair), Titus Stam (PvdA), Bert van Steeg (CDA), Mahmut Sungur (DENK) en Joost Vasters (D66), van 21 augustus 2023 over Invoering van een nieuwe parkeerapp voor bezoek. De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

**Vraag 1**
Wat was de aanleiding om het systeem van parkeerkorting voor o.a. bezoekers, mantelzorgers en thuiszorg te wijzigen?

***Antwoord* 1**
*Mensen maken steeds vaker gebruik van digitale apps voor allerlei toepassingen. De markt speelt ruimschoots in op deze ontwikkeling. Ook parkeren is in de afgelopen jaren steeds verder gedigitaliseerd. In Utrecht parkeren bewoners en bedrijven met een digitale vergunning en een groot deel van de bezoekers betaalt parkeergeld via een app. Digitaal parkeren biedt veel voordelen. We krijgen dan ook met enige regelmaat vragen van bewoners of we voor de bezoekersvergunning een digitale oplossing kunnen aanbieden.*
*Vanwege het aflopen van de huidige overeenkomsten voor onderhoud en beheer van zowel het parkeervergunningensysteem als van de parkeerautomaten, hebben wij beide activiteiten opnieuw moeten aanbesteden. Uit de marktconsultatie bleek dat het aantal aanbieders van parkeervergunningsystemen beperkt is en dat de kortingsregeling via de parkeerautomaat niet meer wordt aangeboden. In lijn met de geschetste ontwikkeling in de door uw raad vastgestelde parkeermodule Aanpak parkeren in de openbare ruimte en met de ontwikkelingen in de parkeermarkt, hebben wij een kortingsregeling uitgevraagd die niet via de parkeerautomaat wordt geactiveerd maar via een app.*
*Nu een aanzienlijk deel van de parkeerders parkeergeld betaalt via app, hebben we op straat minder parkeerautomaten nodig, die niet alleen kostbaar zijn in aanschaf, maar ook regelmatig onderhoud nodig hebben. Daarnaast nemen de parkeerautomaten schaarse openbare ruimte in en vormen zij soms een obstakel op het trottoir. We gaan dan ook het aantal parkeerautomaten in de openbare ruimte*

*afbouwen. Een belangrijke voorwaarde hierbij is dat we voor de bestaande bezoekersvergunning, die via de parkeerautomaat geactiveerd wordt, een goed (digitaal) alternatief ontwikkelen.*
*De webapp voor het parkeren van bezoek, mantelzorg en thuiszorg is onderdeel van het nieuwe parkeervergunningensysteem. Met de komst van de webapp kunnen wij het aantal automaten op straat gaan afbouwen, conform de uitgangspunten als genoemd in onze brief van 18 november 2021. De reductie van het aantal parkeerautomaten is onderdeel van de nieuwe overeenkomst voor beheer en onderhoud van de parkeerautomaten.*

**Vraag 2**
Welk gebrek van het huidige kortingssysteem wordt met dit nieuwe systeem opgelost?
***Antwoord* 2**
*De aanleiding voor het vervangen van de huidige kortingsregelingen is niet dat de regelingen niet goed functioneren. Ieder systeem kent zijn voor- en nadelen. Zie voor de aanleiding voor de vervanging het antwoord op vraag 1.*
*We zien dat parkeerders steeds vaker een parkeerapp als betaalwijze gebruiken en minder gebruikmaken van de parkeerautomaat. Een digitale toepassing van de kortingsregelingen past in de trend van toenemende digitalisering. De nieuwe parkeerapp biedt een aantal voordelen. Bewoners (en hun bezoek) hoeven niet meer naar de parkeerautomaat te lopen om het parkeergeld te betalen, maar kunnen vanuit huis direct het kenteken aan- en afmelden. Ze kunnen dit ook al van tevoren doen. Bewoners kunnen kentekens van mensen die vaak langskomen opslaan, zodat ze die snel kunnen kiezen. Bewoners (en hun bezoek) hoeven zich niet te haasten wanneer de parkeertijd afloopt: ze kunnen de parkeersessie via de webapp eenvoudig verlengen. Ook hoeven bewoners niet van tevoren de parkeertijd in te schatten: ze kunnen de parkeersessie via de webapp eenvoudig afmelden op het moment dat het bezoek vertrekt. Op die manier betaal je altijd voor de daadwerkelijke parkeerduur. Bewoners hebben altijd toegang tot de webapp en kunnen zelf hun gegevens, waaronder de parkeergeschiedenis, bekijken en beheren.*
*Een belangrijk verschil met de huidige regeling is dat met de webapp in eerste instantie standaard de bewoner betaalt voor het parkeren van het bezoek. Wij verwachten dat bewoner en bezoek in goed overleg zullen afspreken wie uiteindelijk de parkeerkosten voor zijn/haar rekening neemt (zie ook het antwoord op vraag 12). Ook in de huidige situatie is dit, naast contact over het verkrijgen van de bezoekerscode voor betaling bij de parkeerautomaat, onderwerp van gesprek tussen bewoner en bezoek.*
*Ook voor de gemeente heeft het betalen van parkeergeld via de webapp voordelen. Door de mogelijkheid tot het afbouwen van het aantal automaten hoeven wij minder automaten aan te schaffen, is er minder beheer en onderhoud nodig en zijn er minder objecten in de openbare ruimte.*

**Vraag 3**
Hoe heeft het college de voor- en nadelen van het oude en nieuwe systeem afgewogen?
***Antwoord* 3**
*Zie de antwoorden op vraag 1 en 2.*

**Vraag 4**
Welke alternatieven waren of zijn er in het algemeen voor de invoering van dit systeem? Waarom heeft het college voor dit systeem gekozen?
***Antwoord* 4**
*Het gebruik van de kortingsregeling via de parkeerautomaat is uitzonderlijk. De meeste gemeenten die een bezoekersvergunning aanbieden, maken gebruik van een digitale app die ongeveer op dezelfde manier werkt als het systeem dat wij hebben geïntroduceerd: de bewoner vraagt de vergunning aan, voegt saldo toe aan het account (digitaal, via overschrijving of aan de balie) en betaalt daarmee voor de parkeerkosten van het bezoek. De bewoner (en in sommige gevallen ook het bezoek zelf) meldt*

*kentekens digitaal of telefonisch (buiten kantoortijden soms met behulp van een spraakcomputer) aan en af. Voor de keuze voor de webapp verwijzen wij naar het antwoord op vraag 1 en 2.*

**Vraag 5**
Heeft participatie plaatsgevonden over de ontwikkeling en invoering van het nieuwe kortingssysteem? Zo ja, op welke manier en wie waren of zijn hierbij betrokken? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 5**
*De webapp is onderdeel van het nieuwe parkeervergunningensysteem, dat via een aanbesteding is gekozen. Als aangegeven in antwoord 1, hebben we in de afgelopen jaren regelmatig via mail, telefoon en tijdens bijeenkomsten signalen en vragen van bewoners ontvangen met het concrete verzoek om een digitale bezoekersregeling in Utrecht. Wij hebben de nieuwe kortingsregeling eerder dit jaar gepresenteerd aan Solgu en Cosbo-Aco (april) en aan Anbo (juli)*

**Vraag 6**
Is de raad geïnformeerd over het plan om een nieuw kortingssysteem in te voeren? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 6**
*De komst van een goed (digitaal) alternatief voor de huidige bezoekersregeling staat, in de context van het toenemende gebruik van een parkeerapp als betaalwijze en de daaruit voortkomende mogelijkheid tot vermindering van het aantal parkeerautomaten op straat, in de parkeermodule Aanpak parkeren openbare ruimte. In onze brief van 20 december 2022 hebben we de komst van een nieuw parkeervergunningensysteem aangekondigd en op hoofdlijnen aangegeven dat dit nieuwe systeem beschikt over digitale kortingsregelingen ('via een webapp op smartphone, tablet of computer') voor het parkeren door bezoek, mantelzorg en kraamzorg.*

**Vraag 7**
Is het college met de fracties eens dat de gemeente een of meer volwaardige alternatieven moet bieden voor bewoners die anders niet mee kunnen komen in de digitaliserende samenleving of die andere redenen (zoals privacyoverwegingen) hebben om de app niet te gebruiken? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 7**
*Ja. Digitalisering biedt kansen om onze dienstverlening te innoveren en te verbeteren en kan bewoners snelheid en gemak bieden. Tegelijkertijd beseffen we dat niet alle Utrechters digitaal even vaardig zijn. Iedere bewoner moet gebruik kunnen maken van de bezoekersvergunning en daarom bieden we alternatieven voor bewoners die de webapp niet willen of kunnen gebruiken.*

**Vraag 8**
Waarom is er niet gelijk met de aankondiging van de webapp gecommuniceerd over een offline alternatief?
***Antwoord* 8**
*Bewoners kunnen de webapp sinds 29 augustus jl. gebruiken. We wilden de bewoners al voor de zomervakantie op de hoogte brengen van de komst van de webapp (inclusief de aankondiging van hulp bij de ingebruikname en alternatieven voor bewoners die geen gebruik van de webapp willen of kunnen maken), zodat ze na een eventuele vakantie niet pas een paar dagen voor 29 augustus over de webapp zouden horen. Voor de zomervakantie waren we de alternatieven echter nog aan het inventariseren. Daarom hebben we ervoor gekozen in de eerste brief voor de zomervakantie de webapp aan te kondigen en in de tweede brief aan het einde van de zomer uit te leggen hoe de webapp werkt en wat de mogelijkheden voor hulp en de offline alternatieven zijn. Terugkijkend was het beter geweest, wanneer wij voor de zomer ook inhoudelijk al over de alternatieven hadden gecommuniceerd. Die waren op dat moment echter nog niet volledig uitgewerkt.*

**Vraag 9**
Welke offline alternatieven worden ontwikkeld om toegang tot de parkeerkorting voor bewoners te garanderen? Op welke manier worden deze offline alternatieven beschikbaar gesteld?

***Antwoord* 9**

*Bewoners die geen gebruik kunnen of willen maken van de webapp kunnen het parkeersaldo voor de kortingsregeling op het stadskantoor opwaarderen. Voor het parkeren van hun bezoek kunnen zij het kenteken en de parkeertijd (begin- en eindtijd) telefonisch doorgeven. Tot 1 november kan dat tijdens kantoortijden (maandag t/m vrijdag tussen 8.30 en 17.30 uur en donderdagavond tot 20.00 uur). Buiten kantoortijden kunnen bewoners dan nog gebruik maken van de kortingsregeling op de parkeerautomaat. Na 1 november kan het aan- en afmelden van bezoek ook in de vroege ochtenduren, in de avonduren en tijdens het weekend (maandag t/m zaterdag van 06.00 – 01.00 uur, zondag van 11.00 – 19.00 uur). Zo hebben bewoners op alle tijden waarop betaald parkeren geldt, de mogelijkheid telefonisch een kenteken aan en af te melden. Bewoners hebben ook de mogelijkheid om iemand te machtigen namens hen de webapp te gebruiken om een parkeersessie te starten. Dit geldt niet voor het opwaarderen van het saldo.*

**Vraag 10**
Is het college bereid de huidige parkeerkorting via de bezoekerscode langer dan 1 november en voor onbepaalde tijd beschikbaar te houden? Zo nee, waarom niet?

***Antwoord* 10**

*Wij kunnen de huidige kortingsregelingen op de parkeerautomaat niet langer dan 1 november beschikbaar houden. Het nieuwe parkeervergunningensysteem werkt alleen met de nieuwe digitale regeling. Met ingang van 1 november zijn er geen automaten meer die de huidige kortingsregeling ondersteunen.*

*Wij verwachten dat uiteindelijk het grootste deel van de bewoners in staat zal zijn gebruik te maken van de digitale toepassing. Tegelijkertijd realiseren we ons dat er ook een groep mensen is die moeite blijft houden met het gebruik van de app. Omdat de huidige regeling nog tot 1 november beschikbaar is, hebben bewoners de tijd om te wennen aan de nieuwe kortingsregeling en zich deze eigen te maken. Daarnaast ondersteunen we bewoners bij de ingebruikname en toepassing en bieden langs verschillende kanalen hulp:*

- *Met behulp van handleidingen en instructiefilmpjes helpen wij bewoners stap voor stap met het gebruik van de parkeerapp.*
- *Inwoners die meer begeleiding nodig hebben of dat fijn vinden kunnen terecht bij medewerkers van de wijkbureaus en bibliotheken in de stad en bij het Servicepunt op het Stadskantoor.*
- *In de bibliotheek kunnen inwoners bij het informatiepunt digitale overheidszaken ook terecht voor het aanvragen van een DigiD.*
- *We organiseren inloopavonden in de verschillende wijken. Tijdens deze avonden laten medewerkers van de gemeente zien hoe de webapp werkt en kunnen inwoners het onder hun begeleiding zelf uitproberen.*

*Voor bewoners die geen gebruik kunnen of willen maken van de webapp blijft het alternatief als omschreven in antwoord 9 beschikbaar. Zij kunnen voor hun parkeertransacties altijd terecht op het stadskantoor, fysiek en/of telefonisch. De ervaring die we tot nu hebben is dat er bewoners zijn die het in gebruik nemen van de app inderdaad lastig vinden, maar na uitleg en begeleiding gemotiveerd zijn om de app te gaan gebruiken. De komende tijd zullen wij, aan de hand van de schriftelijke reacties van en de contacten (aan balie en telefoon) met deze doelgroep, blijven monitoren hoe de ervaringen met de webapp zijn. Op basis daarvan zullen we voortdurend bezien of we de huidige alternatieven kunnen optimaliseren .*

**Vraag 11**
Herkent het college dat dit kortingssysteem een drempel kan zijn voor inwoners om bezoek te ontvangen? Zo ja, wat doet het college om die drempel te verlagen? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 11**
*Wij begrijpen dat de nieuwe webapp voor sommige bewoners een drempel kan zijn om de bezoekersvergunning te gebruiken. Daarom bieden wij hulp aan bij het gebruik van de app, en een alternatief voor bewoners die de app niet kunnen of willen gebruiken. Zie ook de antwoorden op vraag 7, 9 en 10.*

**Vraag 12**
Hoe gaat de gemeente om met inwoners die afhankelijk zijn van mantelzorgers, thuiszorgmedewerkers en/of familieleden bij hun dagelijkse activiteiten en waar betaald parkeren en deze webapp leidt tot hogere lasten?
***Antwoord* 12**
*Het aantal kortingsuren en het kortingspercentage blijven hetzelfde. Een belangrijk verschil is dat met de nieuwe regeling de bewoner zelf via de webapp het parkeergeld betaalt (en niet langer de bezoeker die met de kortingscode zelf zijn parkeertransactie regelt bij de automaat). Wij begrijpen dat dit de eerste tijd, met name bij zorg door familieleden en vrienden, ongemakkelijke situaties kan opleveren. We verwachten dat betrokkenen hierin in de meeste gevallen en in goede harmonie een modus zullen vinden. Bij professionele mantel- en thuiszorg zien we dat de zorgmedewerkers de parkeerkosten veelal zelf betalen omdat deze door de zorgorganisatie worden vergoed. Een deel van de zorgmedewerkers gebruikt de fiets.*

**Vraag 13**
Hoe lang is opgewaardeerd saldo in de app geldig? Wat gebeurt er na die einddatum, na verhuizing of na overlijden met het geldbedrag dat nog in de app is geladen?
***Antwoord* 13**
*Het parkeersaldo blijft geldig totdat de bewoner het parkeerproduct opzegt. Als de bewoner de parkeerkortingsregeling opzegt (bijvoorbeeld vanwege verhuizing), dan krijgt die het resterende parkeersaldo terug op de rekening. De bewoner kan het product zowel digitaal als analoog opzeggen.*

**Vraag 14**
Klopt het dat kentekens en bezoektijden in de app moeten worden opgeslagen?
***Antwoord* 14**
*Ja.*

**Vraag 15**
Hoe is de privacy van inwoners en bezoekers hierbij afgewogen?
***Antwoord* 15**
*De gegevens die in de app worden verwerkt, zijn beperkt tot het kenteken, de parkeertijden en de locatie. Deze beperkte set gegevens wordt niet verder verrijkt met andere gegevens in deze app. De leverancier van de app is gecertificeerd op het gebied van informatiebeveiliging. Zie ook het antwoord op de vragen 16 en 17.*

**Vraag 16**
Hoe lang en waar worden de parkeergegevens en kentekengegevens opgeslagen?
***Antwoord* 16**
*De parkeer- en kentekengegevens worden opgeslagen in de beveiligde databaseomgeving van de leverancier. De bewaartermijn voor deze gegevens is vastgesteld op 12 maanden na beëindiging van het parkeerrecht.*

**Vraag 17**
Is er een Data protection impact assessment (DPIA) uitgevoerd? Zo ja, wat was het resultaat daarvan? Zo nee, waarom niet?

***Antwoord* 17**
*In het nieuwe parkeervergunningensysteem verwerken wij op verschillende wijzen persoonsgegevens. Alle verwerkingen worden vastgelegd in het verwerkingsregister en voorzien van informatie over doel en wettelijke grondslag. Voor elke verwerking wordt een zogenaamde 'privacy risico assessment' gedaan. Hierbij bepalen wij aan de hand van een set vragen, gebaseerd op de privacywetgeving, of er sprake is van een verwerking met een verhoogd risico op het gebied van privacy. Als hier sprake van is voeren wij een DPIA uit. Conform de privacywetgeving hebben we voor een drietal verwerkingen van persoonsgegevens, die een hoog risico inhouden voor de privacy-rechten en vrijheden van natuurlijke personen, een DPIA uitgevoerd: (1) geautomatiseerde besluitvorming, (2) medisch oordeel gehandicapten parkeren en (3) het gebruik van het BSN nummer. In de DPIA beschrijven wij de kenmerken van de gegevensverwerkingen, de rechtmatigheid ervan, de risico's voor betrokkenen en de voorgenomen maatregelen om deze risico's weg te nemen of beheersbaar te maken. De DPIA is voorzien van een positief advies van de gemeentelijk privacy officer en wordt voor advies voorgelegd aan de functionaris voor de gegevensbescherming. Daarnaast hebben we op het onderdeel geautomatiseerde besluitvorming een Uthiek (Utrechtse ethiek) Assessment uitgevoerd. Vanuit Uthiek is positief geadviseerd.*

**Vraag 18**
Welk alternatief is er voor bezoekers die anoniem willen blijven, zoals dat ook kan bij de parkeerautomaat, via een fictief kenteken?

***Antwoord* 18**
*De mogelijkheid om anoniem te blijven met een fictief kenteken verandert niet. Bewoners kunnen digitaal een fictief kenteken aanmelden. Dit betekent wel dat er aan het kenteken van de auto die geparkeerd staat geen parkeerrecht is gekoppeld.*

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

# Schriftelijke vragen over de invoering van een nieuwe parkeerapp voor bezoek

21 augustus 2023

## Vragen:

Bewoners die in een gebied wonen waar betaald parkeren geldt zijn geïnformeerd dat de parkeerkorting voor bezoekers vanaf 1 november verandert. Vanaf dat moment kunnen bewoners niet langer gebruik maken van een kortingscode voor bezoekers bij de parkeerautomaat. In plaats daarvan moeten bewoners via een app ("Mijn Parkeeractie") op de telefoon, tablet of computer bezoekende auto's registeren en voor hen betalen. Verder moeten de parkeerkosten van bezoekers, mantelzorgers en thuiszorg door de bewoner zelf worden betaald.

Dit nieuwe systeem vereist veel digitale vaardigheden, die niet iedereen heeft. Ouderenbelangenorganisatie COSBO-ACO heeft in een brief laten weten dat zij de nieuwe parkeerapp om diverse redenen "problematisch" vindt.

In een artikel in het AD/UN laat de gemeente weten dat Utrecht eigenlijk achterloopt tegenover andere gemeenten met een eigen webapp. De gemeente wil bewoners eind augustus inhoudelijk informeren over een offline alternatief voor de webapp.

De invoering van het nieuwe parkeersysteem roept bij de fracties van VVD, PvdA, PVV, Utrecht Solidair, CDA, D66, GroenLinks, DENK, ChristenUnie, Stadsbelang Utrecht de volgende vragen op:

**Aanleiding en inspraak**

1. Wat was de aanleiding om het systeem van parkeerkorting voor o.a. bezoekers, mantelzorgers en thuiszorg te wijzigen?
2. Welk gebrek van het huidige kortingsysteem wordt met dit nieuwe systeem opgelost?
3. Hoe heeft het college de voor- en nadelen van het oude en nieuwe systeem afgewogen?
4. Welke alternatieven waren of zijn er in het algemeen voor de invoering van dit systeem? Waarom heeft het college voor dit systeem gekozen?
5. Heeft participatie plaatsgevonden over de ontwikkeling en invoering van het nieuwe kortingsysteem? Zo ja, op welke manier en wie waren of zijn hierbij betrokken? Zo nee, waarom niet?
6. Is de raad geïnformeerd over het plan om een nieuw kortingsysteem in te voeren? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet?

**Offline alternatief**

De gemeente geeft aan dat er aan een offline alternatief wordt gewerkt.

7. Is het college met de fracties eens dat de gemeente een of meer volwaardige alternatieven moet bieden voor bewoners die anders niet mee kunnen komen in de digitaliserende samenleving of die andere redenen (zoals privacyoverwegingen) hebben om de app niet te gebruiken? Zo nee, waarom niet?
8. Waarom is er niet gelijk met de aankondiging van de webapp gecommuniceerd over een offline alternatief?
9. Welke offline alternatieven worden ontwikkeld om toegang tot de parkeerkorting voor bewoners te garanderen? Op welke manier worden deze offline alternatieven beschikbaar gesteld?
10. Is het college bereid de huidige parkeerkorting via de bezoekerscode langer dan 1 november en voor onbepaalde tijd beschikbaar te houden? Zo nee, waarom niet?

**Zelf betalen voor bezoek, mantelzorg of thuiszorg**
In het huidige systeem geven bewoners een code aan hun bezoek, waarmee het bezoek via de automaat zelf een parkeerticket kan halen. In het nieuwe systeem moeten inwoners zelf betalen voor de parkeerkosten van hun bezoek. Zij moeten via iDeal saldo laden in de app.

COSBO-ACO geeft aan: *Sommige ouderen krijgen tot wel 5x of meer per dag bezoek van de thuiszorg, mantelzorgers en/of familie om hen in hun huishouden en verzorging te ondersteunen. Los van het bijhouden van de gegevens moeten zij nu ook voor deze parkeerkosten van de bezoekers gaan betalen. (…) Gemiddeld 50% van 75+ ouderen heeft geen gsm telefoon en ook het bezit van computer, tablet en laptop is beperkt.*

11. Herkent het college dat dit kortingsysteem een drempel kan zijn voor inwoners om bezoek te ontvangen? Zo ja, wat doet het college om die drempel te verlagen? Zo nee, waarom niet?
12. Hoe gaat de gemeente om met inwoners die afhankelijk zijn van mantelzorgers, thuiszorgmedewerkers en/of familieleden bij hun dagelijkse activiteiten en waar betaald parkeren en deze webapp leidt tot hogere lasten?
13. Hoe lang is opgewaardeerd saldo in de app geldig? Wat gebeurt er na die einddatum, na verhuizing of na overlijden met het geldbedrag dat nog in de app is geladen?

**Privacy**
Bewoners moeten in de app hun bezoek registreren en bijhouden van hoe laat tot hoe laat hun bezoek parkeert. De fracties vragen zich af hoe de privacy van inwoners en hun bezoek wordt beschermd.

Bij het invoeren van parkeren op kenteken bij de parkeerautomaat is altijd de mogelijkheid gebleven om anoniem te blijven, een fictief kenteken in te voeren en het parkeerkaartje uit te printen (zie bijvoorbeeld SV 2016/41).

14. Klopt het dat kentekens en bezoektijden in de app moeten worden opgeslagen?
15. Hoe is de privacy van inwoners en bezoekers hierbij afgewogen?
16. Hoe lang en waar worden de parkeergegevens en kentekengegevens opgeslagen?
17. Is er een Data protection impact assessment (DPIA) uitgevoerd? Zo ja, wat was het resultaat daarvan? Zo nee, waarom niet?
18. Welk alternatief is er voor bezoekers die anoniem willen blijven, zoals dat ook kan bij de parkeerautomaat, via een fictief kenteken?

## Gesteld door:

- Marijn de Pagter, VVD
- Titus Stam, PvdA
- David Bosch, PVV
- Yvonne Hessel, Utrecht Solidair
- Bert van Steeg, CDA
- Joost Vasters, D66
- Fred Dekkers, GroenLinks
- Mahmut Sungur, DENK
- Kirsten Alblas, ChristenUnie
- Cees Bos, Stadsbelang Utrecht

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | E.R. Verheij | **Datum** | 24 november 2023 |
| **Doorkiesnummer** | 030 286 03 18 | **Kenmerk** | 11764672-1 |
| **E-mail** | e.verheij@utrecht.nl | **Onderwerp** | Parkeerapp bezoekersvergunning |
| **Bijlage(n)** | - | **Beleidsveld** | Mobiliteit |

Geachte leden van de raad,

In de raadsvergadering van 2 november 2023 heeft uw raad Motie 348 Alles op alles voor betere parkeerapp en goede alternatieven aangenomen, waarin u ons vraagt de nieuwe parkeerapp voor de bezoekersvergunning zo snel mogelijk te verbeteren. In onze brief van 27 oktober jl. hebben wij al aangekondigd dat we werken aan verbeterpunten voor de app op korte termijn. Met deze brief informeren wij u over de huidige stand van zaken ten aanzien van de parkeerapp, waarbij we zowel ingaan op onze acties voor de korte termijn als op (mogelijke) oplossingsrichtingen die wat meer tijd nodig hebben.

**Aanleiding nieuwe parkeerapp**
Vanwege het aflopen van de huidige overeenkomsten voor onderhoud en beheer van zowel het parkeervergunningensysteem als van de parkeerautomaten, hebben wij beide activiteiten opnieuw moeten aanbesteden. Uit de marktconsultatie bleek dat het aantal aanbieders van parkeervergunningsystemen beperkt is en dat de optie van een kortingsregeling via de parkeerautomaat niet meer wordt aangeboden. Er moest dus een alternatief komen voor de bezoekersvergunning op de parkeerautomaat. Inmiddels zijn er veel gemeenten die de bezoekersvergunning aanbieden via een app.

**Verbeteren parkeerapp en alternatieven**
We zijn eind augustus gestart met de nieuwe parkeerapp voor de bezoekersvergunning. We vinden het erg vervelend dat bewoners, om verschillende redenen, belemmeringen ervaren bij het gebruik van de app. Tot 1 november konden bewoners ook nog gebruik maken van de oude kortingscode op de parkeerautomaat. We hebben veel signalen gekregen van bewoners die niet blij zijn met de overstap naar een digitale app. Ook krijgen we meldingen over het gebruikersgemak van de app. Aan de hand van vragen en klachten van bewoners hebben we geïnventariseerd waar (op korte en lange termijn) de meeste verbetering te behalen valt bij het gebruik van de webapp. We zien dat de app niet intuïtief is in het gebruik, waardoor ook bewoners die wel digivaardig zijn, tegen problemen aanlopen. Dit geldt bijvoorbeeld voor het activeren van het account, waarbij bewoners twee stappen moeten doorlopen om hun account te activeren. Dit is echter onvoldoende duidelijk.

We hebben daarom eind oktober een mailing verstuurd naar ruim 1.800 vergunninghouders (van in totaal ruim 40.000) die ‘stap twee’ nog niet hadden doorlopen, zodat zij alsnog hun account konden activeren. Dit heeft nog onvoldoende resultaat opgeleverd. We gaan opnieuw contact daarom opnemen met deze groep.

Door verbetering van de uitleg over (gebruik van) de app op onze website en in de gebruikershandleiding, hopen we de problemen bij het gebruik zo veel mogelijk op te lossen. Indien het aanpassen van de app niet direct mogelijk is, wordt extra communicatie ingezet.

We monitoren of er, naast de bestaande alternatieven, behoefte is aan extra mogelijkheden voor bewoners die geen gebruik kunnen of willen maken van de app. Het aantal telefonisch aangemelde parkeeracties is minimaal. Ook zien we dat er nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid om op kantoor saldo op het account te zetten. We hebben echter signalen ontvangen dat het niet voor iedereen mogelijk is om naar het Stadskantoor te komen om saldo op te waarderen. We onderzoeken daarom of er andere mogelijkheden zijn. In Amsterdam kunnen bewoners bijvoorbeeld via overschrijving saldo op hun bezoekersaccount zetten. We zijn met de gemeente Amsterdam in gesprek om te onderzoeken of zo’n oplossing ook in Utrecht mogelijk is. Ook hebben we contact met andere gemeenten om over hun ervaringen te horen en slimme oplossingen voor de bezoekersvergunning te bespreken.

We zien in het algemeen dat het aantal vragen over de parkeerapp terugloopt (met uitzondering van de periode rondom 1 november, toen de korting op de automaat verdween). Ook zien we dat er minder bewoners langs komen op het wijkbureau voor hulp. Begin september kwamen op de drukste wijkbureaus gemiddeld 9 bewoners langs per dag. Dat zijn er nu nog gemiddeld 2 per dag.

Inmiddels maken ongeveer 17000 bewoners gebruik van de parkeerapp. Dit is 41% van de bewoners met de bezoekersvergunning. Dit percentage is hoger dan het maandelijks gebruik van de bezoekersvergunning in voorjaar van 2023. In een analyse van voorjaar 2023 zien we dat in een maand 29% van de vergunninghouders de bezoekersvergunning daadwerkelijk gebruikt.

**Mogelijkheden financiële compensatie voor bezoekersvergunninghouders**
Bewoners hebben tussen eind augustus (toen de parkeerapp werd geïntroduceerd) en 1 november gebruik kunnen maken van het dubbele aantal bezoekersuren, omdat zowel de app als de kortingscode in gebruik was. Doordat beide systemen in een periode van drie maanden naast elkaar bestonden, hebben bewoners kunnen wennen aan de nieuwe app.

Wij hebben onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor tijdelijke financiële compensatie voor bezoekersvergunninghouders. Omdat het percentueel om een kleine groep bewoners gaat die problemen ondervindt bij gebruik van de app, vinden wij het niet wenselijk om een generieke financiële compensatie aan te bieden aan alle bewoners met een bezoekersvergunning.

Wel willen we tegemoetkomen aan individuele bewoners bij wie het, om welke reden dan ook, niet is gelukt om de korting via de app te activeren. Omdat wij niet weten welke bewoners dit zijn, is het niet mogelijk om proactief maatwerk toe te passen in de vorm van restitutie, maar bewoners kunnen zich wel zelf bij ons melden. We vermelden dit op onze website en wijzen op de regeling als bewoners telefonisch contact opnemen.

Als bewoners moeite hebben met het gebruik van de parkeerapp, waardoor het niet is gelukt om de korting te activeren, kunnen zij bij ons een restitutieverzoek indienen voor het te veel betaalde parkeergeld. We gaan hier in de overgangsperiode coulant mee om. Uiteraard gebruiken we de ervaringen van deze bewoners om, waar mogelijk, het gebruikersgemak van de app te verbeteren. Sinds 1 november hebben we minder dan 10 restitutieverzoeken ontvangen.

**Mogelijkheden anders inrichten kortingsregelingen voor zorg**
Met onze kortingsregelingen voor mantelzorg, thuiszorg en kraamzorg bieden we een tegemoetkoming in parkeerkosten voor (zorgverleners van) bewoners die zorg nodig hebben. Dit is bij de overstap naar de parkeerapp niet veranderd. Wel zien we dat het gebruik van de app, zowel bij bewoners als bij zorgverleners, voor meer administratieve handelingen kan zorgen ten opzichte van de kortingscode op de automaat, omdat bewoners de kosten moeten voorschieten. Dit geldt met name voor bewoners die continu zorg nodig hebben en/of veel verschillende zorgverleners ontvangen.

In Utrecht hebben we naast de parkeerkorting voor mantelzorg, thuiszorg en kraamzorg ook nog een parkeervergunning voor terminale mantelzorg. Dit is een parkeervergunning tegen bewonerstarief, die 24/7 geldig is. Om op korte termijn de administratieve lasten te verlichten voor bewoners die intensieve mantelzorg nodig hebben, zijn wij voornemens om de bestaande parkeervergunning voor terminale mantelzorg beschikbaar te maken voor een ruimere doelgroep. Hierbij gaat het om bewoners die continu zorg nodig hebben of meerdere zorgverleners op een dag ontvangen. Dit vraagt dat we op korte termijn de ‘Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen’ aanpassen. Uiteraard kunnen bewoners zich, vooruitlopend op deze aanpassing, al bij ons melden.

Ook andere gemeenten bieden parkeeroplossingen voor mantelzorgers. In Rotterdam en Den Haag kunnen bewoners die mantelzorg ontvangen, net als in Utrecht een urentegoed krijgen waarmee de zorgverlener kan parkeren. Een verschil is echter dat deze uren niet meer apart betaald hoeven te worden, omdat de vergunning een vast tarief heeft (Den Haag) of zelfs gratis is (Rotterdam). Ook de gemeente Amsterdam biedt een mantelzorgvergunning aan voor een vast tarief. De kosten worden in rekening gebracht bij de bewoner.

In aanvulling op de verruiming van de regeling voor terminale mantelzorg, onderzoeken we of we voor professionele zorgverleners (in de thuiszorg en kraamzorg) een parkeervergunning kunnen aanbieden die eenvoudiger is in het gebruik. Een oplossingsrichting waar we aan denken, is om de parkeerkorting voortaan uit te geven aan de (professionele) zorgverlener en niet meer aan de bewoner. We moeten hiervoor echter eerst in kaart brengen wat dit betekent voor beide doelgroepen, en wat de beleidsmatige en financiële consequenties zijn van zo’n wijziging. Hier willen we op korte termijn een start mee maken. Een eventuele technische aanpassing kunnen we echter pas doen nadat we volledig zijn overgestapt op het nieuwe parkeervergunningensysteem. Dit is op zijn vroegst eind 2024.

**Bezoekers zelf laten betalen voor parkeren met kortingsregeling**
In Amsterdam, waar ze een vergelijkbare bezoekersvergunning hebben, is het sinds een aantal maanden mogelijk om de bezoeker zelf te laten betalen voor het parkeren. We hebben inmiddels contact met de gemeente Amsterdam om te bespreken hoe zij dit technisch hebben geregeld. Op dit moment kunnen we nog niet aangeven op welke termijn we deze (of een vergelijkbare) oplossing zelf kunnen implementeren, omdat we nog niet scherp hebben wat hiervoor de technische randvoorwaarden en waarborgen zijn.

**Overleg met belangenorganisaties en vergunninghouders over verbetering en uitbreiding app**
We zijn in gesprek met verschillende belangenorganisaties (waaronder U op leeftijd en Solgu) over de gebruikerservaringen met de parkeerapp. Ook betrekken we deze en andere partijen bij de implementatie van andere parkeerproducten in het nieuwe vergunningensysteem. Hierbij gaat het onder andere om de digitale parkeervergunning voor gehandicapten en de parkeervergunning voor bedrijven.

Zoals wij eerder hebben aangegeven, vinden wij het belangrijk dat alle bewoners gebruik kunnen blijven maken van de bezoekersvergunning. We bieden hulp aan bewoners die dat nodig hebben, en luisteren goed naar de signalen vanuit de stad. Met de aanpassingen die we inmiddels hebben gedaan en overige verbeteringen die we op korte of iets langere termijn kunnen doorvoeren, hopen we over niet al te lange tijd een kortingsregeling aan te bieden waarmee iedereen uit de voeten kan.

Wij informeren u verder in het eerste kwartaal van 2024 over de voortgang van dit project, waarbij we in ieder geval zullen melden wat de status is van ons onderzoek naar de mogelijkheden voor aanpassing van de app (beide ‘Amsterdamse oplossingen’). Ook delen we dan onze bevindingen over een andere invulling van de parkeerkorting voor zorgverleners.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | Eefke Verheij | **Datum** | 14 februari 2024 |
| **Doorkiesnummer** | 030 286 03 18 | **Kenmerk** | 12114936 |
| **E-mail** | e.verheij@utrecht.nl | **Onderwerp** | Stand van zaken verbeteringen parkeerapp |
| **Bijlage(n)** | - | **Beleidsveld** | Mobiliteit |

Geachte leden van de raad,

In het raadsdebat op 7 december jl. hebben wij een aantal toezeggingen gedaan over verbetering van het gebruiksgemak van de bezoekersvergunning en andere kortingsregelingen voor bewoners. Met deze brief informeren wij u over de stand van zaken ten aanzien van de aangekondigde verbeteringen.

Aangekondigde verbeteringen

- **Verbetering website (algemeen)**: we hebben de informatie op onze website aangescherpt, zodat deze beter aansluit op het gebruik van de parkeerapp. Ook is de informatie over de parkeerapp online beter vindbaar.
- **Restitutieregeling:** als het bewoners niet lukt om via de parkeerapp de korting voor bezoek, mantelzorg of kraamzorg te activeren, komen zij in aanmerking voor restitutie. Deze informatie is bekend bij het gemeentelijk klantcontactcentrum en staat toegelicht op de website.
- **Vertaling handleiding:** de handleiding voor de parkeerapp is nu ook beschikbaar in het Turks en Arabisch. Binnenkort zetten we ook de instructiefilmpjes in deze talen op onze website.
- **Informatiestickers op de parkeerautomaten:** voor de feestdagen hebben we stickers op de parkeerautomaten geplakt om mensen te laten weten dat we tijdens kerst en oud en nieuw 2023-2024 niet zouden handhaven op betaald parkeren. Deze stickers zijn vervangen door stickers met informatie over de kortingsregeling voor bezoek.
- **Geld overmaken zonder iDeal:** het is vanaf nu mogelijk om buiten de app om geld op de bezoekersvergunning te zetten, door zelf een bedrag over te maken. De gemeente kan bewoners telefonisch uitleggen hoe ze dit moeten doen. De informatie staat uiteraard ook op onze website.
- **Bezoeker betaalt**: we verwachten nog steeds dat we dit voorjaar bewoners de mogelijkheid kunnen bieden om hun bezoek zelf te laten betalen voor het parkeren via de app. De ontwikkeling van deze optie loopt vooralsnog volgens planning. Zoals eerder aangegeven is dit een aanpassing waarvoor geen kant-en-klare oplossingen of voorbeelden zijn, waardoor

het risico bestaat dat we onderweg nog tegen onverwachte ontwikkelingen aanlopen die vertragend kunnen werken.

- **Doelgroepen betrekken:** tijdens het debat hebben wij een plan van aanpak toegezegd om op duurzame wijze doelgroepen te betrekken bij de verdere implementatie van het nieuwe parkeervergunningensysteem. Vanaf afgelopen december hebben wij goede gesprekken gevoerd met verschillende doelgroepen (zoals Solgu, U op leeftijd en Mantelzorg Utrecht) en daarin samen nagedacht over verbeteringen. We hebben met hen een werkwijze afgesproken om de overleggen regelmatig en structureel door te laten lopen en daarmee hun betrokkenheid vaste vorm te geven. Hierbij presenteren wij telkens een realistisch beeld van de mogelijkheden die het nieuwe systeem biedt en bespreken de verzoeken en ideeën die van deze partijen komen. De gesprekken blijven doorgaan tot het systeem door verschillende gebruikers naar behoren kan worden gebruikt. De eerste reacties op deze praktische en oplossingsgerichte aanpak zijn positief. We gaan bij onze gesprekspartners na of daarmee nog een schriftelijk plan van aanpak nodig is.
- **Inzet Stadskamer:** In de Stadskamer luistert een multidisciplinair team van medewerkers naar wat mensen in Utrecht zeggen over de gemeentelijke dienstverlening**.** In december heeft de Stadskamer een eerste gebruikerstest gedaan. We bespreken de uitkomsten met de leverancier van het nieuwe parkeervergunningensysteem om te bekijken welke verbeteringen we op korte termijn kunnen doorvoeren en welke mogelijkheden er zijn voor doorontwikkeling op de lange termijn. We gaan deze gebruikerstest periodiek herhalen.
- **Bredere inzet parkeervergunning mantelzorg en parkeervergunning voor huisartsen en verloskundigen:** we hebben met een aantal belangenorganisaties gesproken over inzet van de parkeervergunning terminale mantelzorg (die we gaan hernoemen tot ‘parkeervergunning intensieve mantelzorg’) en de parkeervergunning voor huisartsen en verloskundigen voor een bredere doelgroep. Om dit mogelijk te maken is een aanpassing van de ‘Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen’ nodig. We verwachten deze aanpassing in maart vast te stellen. Wij zullen u hierover dan per brief informeren.
- **Nasturen brief:** zodra we de genoemde verbeteringen hebben doorgevoerd, zullen wij alle bezoekersvergunninghouders die de vergunning nog niet in gebruik hebben, nogmaals per brief benaderen om ze te wijzen op de mogelijkheid om voor bezoek en mantel- en kraamzorg korting te regelen voor parkeren.
- **Onderzoek aanhaken minder digivaardige bewoners:** Tijdens het raadsdebat op 7 december hebben wij aangekondigd dat we een onderzoek gaan doen naar de wijze waarop we bij de uitvoering van gemeentelijke digitaliseringstrajecten beter rekening kunnen houden met de publieksdienstverlening en specifieke effecten voor inwoners die hier moeite mee hebben. Op dit moment werken we aan een onderzoeksopzet.

**Vervolg**

We zijn op dit moment bezig met de voorbereiding voor migratie van alle andere parkeervergunningen naar het nieuwe vergunningensysteem. Dit zullen wij gefaseerd gaan doen. Een belangrijke les die we meenemen is dat we gebruikers hier tijdig goed bij moeten aanhaken. Wij zullen daarom vanaf nu voor ieder parkeerproduct dat we overzetten naar het nieuwe systeem in een vroeg stadium de doelgroep(en) betrekken en een gebruikerspanel inschakelen dat ons feedback kan geven.

Naast de implementatie van het nieuwe parkeervergunningensysteem loopt er op dit moment een ander traject dat impact heeft op onze gemeentebrede dienstverlening. Op 1 mei a.s. verlopen de veiligheidseisen van digitale formulieren die gekoppeld zijn aan het gemeentelijke zaaksysteem. Dit betekent voor parkeerproducten dat vanaf dat moment voor een aantal parkeervergunningen geen gebruik meer kan worden gemaakt van geautomatiseerde formulieren, zoals de aanvraag voor parkeervergunningen en kentekenwijzigingen. Wij werken nu aan een oplossing waarmee we het niveau van onze huidige dienstverlening richting alle doelgroepen kunnen waarborgen. We informeren u hier op een later moment verder over.

U ontvangt uiterlijk begin tweede kwartaal een planning voor de verdere uitrol van het nieuwe vergunningensysteem, waarbij we ook zullen ingaan op de wijzigingen voor gebruikers van deze parkeervergunningen.

We vertrouwen erop u hiermee voor nu voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | T.W. Vlamings | **Datum** | 24 april 2024 |
| **Doorkiesnummer** | 030 286 24 97 | **Kenmerk** | 12330774 |
| **E-mail** | t.vlamings@utrecht.nl | **Onderwerp** | Parkeervergunningensysteem |
| **Bijlage(n)** | - | **Beleidsveld** | Mobiliteit |

Geachte leden van de raad,

In het raadsdebat van 7 december hebben wij een aantal toezeggingen gedaan over de verbetering van het gebruiksgemak van Mijn Parkeeractie (‘parkeerapp'). Met de brief van 14 februari 2024 hebben we u de stand van zaken ten aanzien van de aangekondigde verbeteringen gemeld en het vervolgtraject beschreven voor de implementatie van het nieuwe parkeervergunningensysteem.

In deze brief informeren wij u opnieuw over de voortgang van het parkeervergunningensysteem. Naast de parkeerkorting voor bezoek, mantel-/thuiszorg en kraamzorg is inmiddels, per 2 april, ook de parkeervergunning voor bewoners overgezet naar het nieuwe vergunningensysteem’. De komende periode gaan we gefaseerd alle overige parkeerproducten overzetten, wat betekent dat nieuwe doelgroepen van het systeem gebruik gaan maken. We hebben met grote inspanningen aan deze ontwikkelingen gewerkt en de resultaten hiervan worden zichtbaar. We voeren intensief overleg met belangengroepen en maken gebruik van testpanels, zodat we aan de voorkant feedback van gebruikers kunnen meenemen en snel verbeteringen kunnen doorvoeren.

**Uitgevoerde verbeteringen:**

- **Website, handleidingen en vertaling video's:** de webpagina's over de parkeerkorting en parkeervergunning bewoner zijn verbeterd. Ook hebben we de handleidingen voor beide parkeerproducten vernieuwd zodat ze weer helemaal actueel zijn. Op de website staan handleidingen over de parkeerkorting in het Turks, Arabisch en Engels. De instructievideo's over parkeerkorting zijn nu ook beschikbaar in deze talen.
- **Samen optrekken:** de gemeente Den Haag en de Coöperatie ParkeerService maken gebruik van hetzelfde parkeervergunningensysteem. We hebben contact met beide partijen en we hebben afspraken gemaakt om onze wensen te bundelen en prioriteren gezamenlijk. Zo hopen we sneller en efficiënter resultaten te behalen bij de leverancier van het systeem.
- **Doelgroepen betrekken:** we zijn in gesprek met Solgu over de wijzigingen van de parkeervergunning voor gehandicapten. We hebben Solgu laten zien welke stappen een houder van een gehandicaptenparkeervergunning straks doorloopt om het kenteken op de

vergunning te wijzigen. Ook stemmen we de communicatie naar de doelgroep af en we bespreken de prioriteiten en verbetermogelijkheden voor de parkeervergunning voor gehandicapten. Tekstuele verbeteringen kunnen we vaak zelf doorvoeren, dus die nemen we meestal snel over. Functionele wensen, zoals het opgeven van een extra e-mailadres bij de vergunning of een bevestiging via sms als het kenteken wordt gewijzigd, vragen meer ontwikkeltijd. Deze punten komen op de lijst met verbeterwensen. We hebben daarnaast twee feedbackrondes gehad met de belangenorganisaties U op leeftijd, sociaal makelaars, buurtteams en wijkbureaus over het verbeteren van de website voor parkeerkorting voor bezoek en het implementeren van de parkeervergunning voor bewoners. Met deze input hebben we de website aangepast en brieven opgesteld.

- **Invoering betaald parkeren:** op 1 mei wordt betaald parkeren ingevoerd in Transwijk, de Woonboulevard en Voordorp. Hiermee voeren we de raadsbesluiten van 7 oktober 2021 en 28 maart 2024 uit. Bewoners in deze gebieden hebben hierover een wijkbericht ontvangen. Ook hebben we in alle gebieden inloopbijeenkomsten georganiseerd voor bewoners en andere belanghebbenden. Belangenverenigingen en buurtteams hebben input gegeven over hoe we hun achterban nog beter kunnen bereiken. De rode draad is dat we voor invoeren van betaald parkeren een wijkgerichte communicatie-aanpak willen gaan hanteren, zoals beter gebruik van bestaande wijkoverleggen, ontmoetingsmomenten in bijvoorbeeld bibliotheken of wijkkrantjes. In november nemen we dit mee bij het invoeren van betaald parkeren in nieuwe gebieden.
- **Procesverbeteringen voor alle doelgroepen:** de afgelopen maanden hebben we diverse verbeteringen doorgevoerd in Mijn Parkeeractie en de bijbehorende communicatiemiddelen. Hier gaan we mee door. We hebben extra aandacht voor testen en beleidswensen en we betrekken de gebruikers bij de ontwikkeling van nieuwe diensten en verbetervoorstellen, bijvoorbeeld om de gebruiksvriendelijkheid te verbeteren. Verbetersuggesties passen we meteen toe waar dat kan. De overige verbetervoorstellen nemen we in een verbeteroverzicht op, om later stap voor stap te implementeren.

**Parkeervergunningensysteem**

Op 1 mei zetten we de parkeervergunning voor gehandicapten over naar het nieuwe systeem. Daarmee hebben we een belangrijke stap gezet in de overgang van het oude naar het nieuwe parkeervergunningensysteem. Dit is een complexe opgave. Daarom hebben we de afgelopen maanden extra capaciteit ingezet om de implementatie soepel te laten verlopen. De rest van het jaar is nodig om ook de laatste doelgroepen over te zetten en aantal verbeteringen door te voeren. We verwachten dat daarmee ‘de basis op orde’ is. In 2025 verschuift de focus naar het ontwikkelen van nieuwe parkeerproducten. Het volgende is inmiddels gerealiseerd:

- **Parkeervergunning voor bewoners**: de parkeervergunning voor bewoners is sinds 28 maart live in het nieuwe parkeervergunningensysteem, zonder noemenswaardige wijzigingen voor inwoners. De datum is zo gekozen dat de bewoners van de nieuwe betaald parkeren gebieden hun aanvraag gelijk in het nieuwe parkeervergunningensysteem kunnen doen. De eerste mankementen die na livegang van het nieuwe systeem naar boven kwamen hebben we snel op kunnen lossen, bijvoorbeeld een ingangsdatum van de parkeervergunning die voor de invoerdatum van betaald parkeren ligt. We analyseren de vragen van inwoners die bij het KCC binnenkomen en we voeren verbeteringen zo snel als mogelijk door.
- **Parkeervergunning voor gehandicapten:** vanaf 1 mei maken bewoners met een parkeervergunning gehandicapte gebruik van een nieuw online aanvraagformulier. Het uitgangspunt hierbij is dat het uiterlijk van het nieuwe formulier gelijk is aan het uiterlijk van

het formulier dat vergunninghouder nu gebruiken. In overleg met Solgu zijn de bestaande formulieren nagebouwd, waardoor de gebruiker geen verschil ervaart. Bij het wijzigen van kentekens verandert er wel iets voor de vergunninghouder. De gebruiker start het proces van kentekenwijziging op dezelfde plek als voorheen (website), maar ervaart een andere workflow. We hebben de gebruikers per brief hierover geïnformeerd. Het is per 25 april mogelijk om meer kentekenwijzigingen vooraf klaar te zetten, wat een belangrijke wens is van Solgu.

- **Bezoeker betaalt:** deze functionaliteit is landelijk gezien pionieren voor Utrecht. Hierdoor heeft de ontwikkeling iets langer geduurd dan we in eerste instantie hadden gedacht. Zoals u kunt lezen in de brief van 14 februari, verwachten we dit voorjaar over een eerste conceptversie te beschikken. In mei en juni voeren we een praktijkproef uit met een beperkt aantal inwoners. We gaan hiervan leren en eventuele verbeteringen doorvoeren. Als deze proef voortvarend verloopt, dan gaan we deze functionaliteit aanbieden aan het einde van het tweede kwartaal.
- **Parkeervergunning mantelzorg**: in onze brief van 14 februari hebben wij aangekondigd dat wij de parkeervergunning voor artsen en verloskundigen en de parkeervergunning voor terminale mantelzorg willen inzetten voor een bredere doelgroep. Helaas blijkt het lastiger dan gedacht om de bestaande parkeervergunning voor terminale mantelzorg technisch zo aan te passen, dat de vergunning een passend alternatief is voor bewoners die nu gebruik maken van de parkeerkorting voor mantelzorg. Dit lukt dan ook niet op korte termijn. Bewoners die bij het gebruik van de website Mijn Parkeeractie tegen problemen aanlopen, kunnen contact met ons opnemen. Wij proberen dan om samen een passende oplossing te zoeken. Het staat daarnaast nog steeds op de planning om een definitieve parkeeroplossing te ontwikkelen voor mantelzorg, die beter aansluit op wensen en behoeften van bewoners.
- **Parkeervergunning thuiszorg**: de parkeervergunning voor artsen en verloskundigen is vanaf begin mei ook beschikbaar voor medewerkers in de thuiszorg. We sturen alle thuiszorgorganisaties in Utrecht hierover een bericht en passen de informatie op onze website aan. Voor deze uitbreiding is het niet nodig om de nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen aan te passen.
- **Veiligheidseisen digitaal formulier:** zoals u kunt lezen in de brief van 14 februari verlopen op 1 mei de veiligheidseisen van de digitale formulieren, die gekoppeld zijn aan het gemeentelijke zaaksysteem. Dit probleem hebben we opgelost door de nieuwe aanvraagformulieren versneld in gebruik te nemen.
- **Kentekenwijzigingen:** op dit moment kunnen bewoners met een parkeervergunning 5 keer per jaar voor maximaal 5 dagen een kenteken te wijzigen. In de praktijk komt het vrijwel niet voor dat iemand dit vaker dan 3 keer doet. In het nieuwe parkeervergunningensysteem kunnen bewoners nu 3 keer per kwartaal hun kenteken wijzigen voor maximaal 5 dagen.

**Spoorboekje doorontwikkeling**
Hieronder treft u een spoorboekje aan voor de verdere implementatie van het nieuwe parkeervergunningensysteem, dat laat zien welke diensten beschikbaar komen, met een globale inschatting wanneer u deze kunt verwachten.

- **Zakelijke parkeervergunning:** gebruikers met een zakelijke vergunning gaan gebruikmaken van Mijn Parkeeractie. Dit is voor de gebruikers een nieuw systeem. In het ontwikkeltraject betrekken we de doelgroep vroegtijdig. De planning is dat de nieuwe zakelijke vergunning in het vierde kwartaal beschikbaar is.

- **Garageabonnement**: de migratie van de vergunningen van abonnementhouders in garages gebeurt ook in het vierde kwartaal.
- **Landelijke app voor gehandicapten:** het Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV) werkt aan een landelijk digitaal parkeerrecht voor mensen met een gehandicaptenparkeerkaart (GPK). Met deze app kunnen GPK-houders straks in alle gemeenten terecht, die gratis parkeren voor gehandicapten aanbieden. Het heeft onze voorkeur om zo spoedig mogelijk mee te doen aan deze landelijke app voor gehandicapten. In het derde kwartaal onderzoeken we samen met belangenorganisatie Solgu de aanpak hiervoor en het tijdpad.
- **Uitfaseren systeem**: in het vierde kwartaal van 2024 gaan de laatste producten over naar het nieuwe systeem. Het gaat om de gehandicaptenkaart, gehandicaptenparkeerplaats op kenteken en verkeersontheffingen. Daarna kunnen we stoppen met het gebruik van het oude systeem.
- **Onderzoek aanhaken minder digitaalvaardige bewoners:** tijdens het raadsdebat op 7 december hebben we aangekondigd dat we een onderzoek gaan doen naar de wijze waarop we bij de uitvoering van gemeentelijke digitaliseringstrajecten beter rekening kunnen houden met de publieksdienstverlening en de effecten daarvan op inwoners die minder digitaalvaardig zijn. Vanuit Publieksdienstverlening is dit onderzoek gestart en worden de belangrijke key-spelers geïnterviewd. Hierover wordt uw raad langs een andere weg uiterlijk Q4 2024 geïnformeerd.

**Vervolg**
We gebruiken 2024 om alle bestaande parkeervergunning op een goede manier over te zetten naar het nieuwe systeem, zodat we aan het einde van dit jaar de basis op orde hebben. In 2025 ligt de focus op het ontwikkelen van nieuwe parkeerproducten. Op de planning staan de vergunningen voor free floating deelauto’s, een definitieve oplossing voor professionele zorgverleners, mantelzorg en onderwijs en het gebruik van de U-pas voor de betaling van parkeervergunningen. Uitgangspunt is dat we voor ieder parkeerproduct dat we overzetten of nieuw ontwikkelen in een vroeg stadium de doelgroep(en) betrekken en een gebruikerspanel inschakelen om ons feedback te geven.

De implementatie van dit nieuwe parkeervergunningensysteem is een complex traject, maar we hebben er alle vertrouwen in dat we voor alle gebruikers straks een goed systeem hebben. We zullen uw raad uiterlijk Q4 2024 opnieuw per brief informeren over de stand van zaken.

We vertrouwen erop u hiermee voor nu voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | M.J. van Hout / J. Harmsen | **Datum** | 8 oktober |
| **Doorkiesnummer** | 14 030 | **Kenmerk** | 12712912 |
| **E-mail** | marijn.van.hout@utrecht.nl | **Onderwerp** | Parkeervergunningen |
| **Bijlage(n)** | 1 (onderaan bijgevoegd) | **Beleidsveld** | Mobiliteit |

Geachte leden van de raad,

In deze brief informeren wij u over de recente ontwikkelingen en verbeteringen binnen het parkeervergunningensysteem. U krijgt een overzicht van de genomen stappen en de nieuwe parkeervergunningen die worden ingevoerd, zoals de parkeervergunning voor onderwijs en voor thuiszorg. Daarnaast geven we inzicht in de resultaten van het gebruikersonderzoek naar de functionaliteit ‘Bezoeker betaalt’ en de vervolgstappen die daarop zijn gebaseerd. Tot slot vindt u in de bijlage een overzicht van de huidige parkeervergunningen en abonnementen, zoals toegezegd in de commissie MGOR van 21 maart 2024.

**Parkeervergunningensysteem**
Dit voorjaar hebben we de ruim 40.000 parkeervergunningen voor bewoners succesvol overgezet naar ons nieuwe parkeervergunningensysteem. Dit was de eerste stap in de overgang. Daarna zijn er diverse andere stappen gezet om het parkeervergunningensysteem te verbeteren:

- Een belangrijke verandering is dat de kwartaalwisselingen van parkeervergunningen nu volledig verlopen via het nieuwe parkeervergunningensysteem. Dit betekent dat het proces van versturen van facturen voor parkeervergunningen, controleren van betalingen en het toekennen van vergunningen via het nieuwe systeem verloopt. Bij de start van elk kwartaal ontvangen bewoners een factuur voor hun parkeervergunning. Deze vergunning moet vooraf worden betaald om parkeerrechten te krijgen. Zodra de betaling is voldaan, wordt de vergunning verlengd. Als de betaling niet op tijd binnenkomt, sturen we twee herinneringen. Dit geeft bewoners voldoende kans om hun betaling alsnog te regelen. Voor vergunningen die na meerdere herinneringen nog steeds niet zijn betaald, wordt de vergunning niet verlengd en is er geen parkeerrecht meer. Ook hiervan krijgen de betreffende bewoners bericht. De laatste kwartaalwisseling is via het nieuwe parkeervergunningensysteem gegaan en dit is naar verwachting verlopen. Inwoners in nieuwe gebieden vragen nu ook via het nieuwe parkeervergunningensysteem een parkeervergunning aan;

- Vanaf 1 mei 2024 zijn we gestart met het overzetten van de parkeervergunning voor mensen met een beperking naar het nieuwe parkeervergunningensysteem. Een deel van de functionaliteiten is overgegaan naar het nieuwe systeem. We werken nu met online formulieren, wat het aanvragen van vergunningen, het wijzigen van kentekens en het vooruit inboeken van een parkeeractie digitaal eenvoudiger maakt. We hebben de belangenorganisaties Solgu en ‘U Op Leeftijd’ nauw betrokken bij deze overgang.
- Sinds eind september zijn de zakelijke parkeervergunningen naar het nieuwe parkeervergunningensysteem overgezet. In voorbereiding op de livegang hebben we een aantal interne gebruikerstesten gedaan. Samen met de softwareleverancier is er hard aan gewerkt om technische problemen die daaruit naar voren kwamen, zoveel mogelijk voor de livegang op te lossen. We gaan van een systeem dat al jaren naar goede tevredenheid draait, naar een nieuw systeem dat nog verder wordt ontwikkeld. Dit blijft pionieren. De overgangsdatum van eind september is gekozen vanwege de contractbeëindiging van het oude systeem en het invoeren van betaald parkeren in nieuwe gebieden per 1 november 2024. Bedrijven maakten voorheen voor het beheren van hun parkeervergunning gebruik van het systeem ‘Bedrijvenbalie’. In dit systeem konden zij van tevoren parkeersessies inplannen voor hun werknemers en bezoekers. Alle reeds ingeplande parkeersessies zijn overgezet naar het nieuwe parkeervergunningensysteem. Vanaf oktober kunnen bedrijven nieuwe parkeersessies inplannen via de website Mijn Parkeeractie. Voor bedrijven is het na de overgang nog niet mogelijk om een terugkeerpatroon in te voeren voor hun parkeersessies, bijvoorbeeld voor werknemers die elke week op dezelfde dagen parkeren. We nemen deze functionaliteit mee bij de doorontwikkeling. Voor bedrijven is het gebruik van Mijn Parkeeractie nieuw. We informeren bedrijven per e-mail en organiseren online bijeenkomsten over het gebruik van Mijn Parkeeractie. Tijdens de bijeenkomsten krijgen ondernemers een demo en uitleg over het nieuwe parkeervergunningensysteem en kunnen zij vragen stellen. Daarnaast zorgen wij voor handleidingen.

**Functionaliteit ‘Bezoeker betaalt’**
In de raadsbrieven van 14 februari 2024 en 24 april 2024 informeerden wij u over de verbeteringen in de kortingsregelingen voor bewoners, de verschillende communicatiemiddelen en de website Mijn Parkeeractie ('parkeerapp'). In deze brieven gaven we ook aan dat we een functionaliteit ontwikkelen waarbij de bezoeker zelf de parkeerkosten betaalt. We maakten daarbij de kanttekening dat het ontwikkelen van deze functionaliteit pionieren is, omdat de functionaliteit in deze vorm nog niet op de markt is en nieuw is voor de softwareleverancier om te ontwikkelen.

*Functionele eisen en gebruiksvriendelijkheid*
Bij het ontwikkelen van de functionaliteit is ons grootste aandachtspunt dat de website eenvoudig en gebruiksvriendelijk is voor minder digitaal vaardige inwoners. Dit is ook in debatten met uw raad als belangrijk aandachtspunt naar voren gekomen. Het is daarnaast een voorwaarde dat de website voldoet aan alle privacy- en veiligheidseisen, want er worden persoonsgegevens van zowel de bezoeker als de bewoner verwerkt. Bovendien worden kentekens gekoppeld aan betalingen, waarvoor strenge regels gelden. De wens om een zeer gebruiksvriendelijk product te ontwikkelen, staat soms op gespannen voet met de eis van strikte privacywaarborgen. Dit maakt de ontwikkeling complex. De afgelopen periode hebben we, zoals toegezegd, de functionaliteit als prototype ontwikkeld. Het ontwikkelen legt veel beslag op de ambtelijke organisatie en de softwareleverancier, zowel qua capaciteit als tijd. Het zijn dezelfde medewerkers die ook werken aan het ontwikkelen van nieuwe parkeervergunningen, de kwartaalwisselingen en het invoeren van betaald parkeren.

*Gebruikersonderzoek*
In de raadsbrief van 24 april 2024 gaven we aan dat we eerst een gebruikersonderzoek zouden uitvoeren om te bepalen of we deze functionaliteit konden aanbieden aan inwoners. De afgelopen periode hielden we verschillende gebruikersonderzoeken onder inwoners en bezoekers. Op basis van de testresultaten zijn we tot de conclusie gekomen dat de nu ontwikkelde versie nog onvoldoende voldoet aan ons grootste aandachtspunt, namelijk een eenvoudige en gebruiksvriendelijke functionaliteit. Daarom vinden we de ontwikkelde functionaliteit nu nog niet klaar om daadwerkelijk in gebruik te nemen, ondanks dat deze werkt en bezoekers zelf de betaling kunnen verrichten. De uiteindelijke versie moet voldoen aan de wensen die uit de gebruikersonderzoeken en de gesprekken met belangenorganisaties naar voren zijn gekomen.

*Vervolgstappen*
We gaan de huidige versie doorontwikkelen naar een gebruiksvriendelijkere versie. Daarbij kan gedacht worden aan een systeem waarbij bewoners hun bezoek kunnen machtigen via een pincode, QR-code of directe link. Deze verbeteringen sluiten aan bij de resultaten en suggesties uit het gebruikersonderzoek, dat heeft aangetoond dat dergelijke opties de toegankelijkheid en het gebruiksgemak aanzienlijk kunnen verhogen. Voordat we deze verbeterde versie kunnen realiseren, moet eerst onderzocht worden of dit technisch haalbaar is en of aan alle eisen voor dataveiligheid kan worden voldaan. Dit onderzoek is cruciaal om te waarborgen dat de nieuwe functionaliteit niet alleen gebruiksvriendelijker, maar ook veilig en betrouwbaar is. De leverancier heeft aangegeven in het eerste kwartaal van 2025 duidelijkheid te kunnen geven over de technische haalbaarheid. Wij informeren uw raad na deze bevindingen opnieuw en geven daarbij ook een tijdslijn aan voor de uitwerking. Als uit dit onderzoek blijkt dat de voorgestelde wijzigingen uitvoerbaar zijn, kunnen we de doorontwikkeling opstarten. Tijdens dit proces blijven we nauw samenwerken met belangenorganisaties zoals ‘U op leeftijd’, om ervoor te zorgen dat het eindproduct aansluit bij de behoeften van diverse gebruikersgroepen.

**Nieuwe parkeervergunningen**

*Parkeervergunning onderwijs*
In de raadsbrief van 24 juni informeerden wij u over de stand van zaken rond de nieuwe parkeervergunning voor het onderwijs. Het tarief voor deze nieuwe vergunning is opgenomen in de aanstaande wijziging van de Verordening Parkeerbelastingen. Het voorstel hiervoor is recent aan uw raad aangeboden. Na besluitvorming door uw raad nemen wij in de "Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen' de voorwaarden voor het aanvragen van deze vergunning op. Tot het moment dat deze nieuwe parkeervergunning beschikbaar is, geven wij het verschil in het tarief tussen de huidige parkeervergunningen voor bedrijven en de parkeervergunning voor onderwijs aan scholen terug. De hoofdlijnen van de parkeervergunning onderwijs zien er als volgt uit:

- De parkeervergunning onderwijs is bedoeld voor medewerkers van primair onderwijs (PO), voortgezet onderwijs (VO), middelbaar beroepsonderwijs (MBO) en Voorschoolse Educatie.
- Voor het aanvragen van de vergunning gelden dezelfde spelregels als voor de parkeervergunning voor bedrijven maar met aanvullende bepalingen rond het aantal formatieplaatsen, reistijd/woonplaats en de verplichting van een mobiliteitsplan (zoals eerder met uw raad besproken). Het aantal te verstrekken vergunningen is afhankelijk van de parkeerzone en de formatieplaatsen.
- Bij het aanvragen van de vergunning moet het (school)bestuur in een mobiliteitsplan aangeven hoeveel medewerkers (uitgedrukt in fte) op de vestiging werken, hoeveel medewerkers (in fte) daarvan buiten de gemeente Utrecht wonen en een minimale reistijd

hebben van 60 minuten van deur tot deur (volgens 9292.nl). Het is niet mogelijk om een parkeervergunning onderwijs aan te vragen voor medewerkers die in de gemeente Utrecht wonen. De parkeervergunning is niet gebonden aan een kenteken en daardoor flexibel inzetbaar door scholen.

*Parkeervergunning thuiszorg*
De parkeervergunning voor zorgverleners is vanaf 10 juli 2024 ook beschikbaar voor thuiszorgmedewerkers. De vergunning is in samenwerking met ‘U op leeftijd’ en zorgverlenende organisaties uit Utrecht tot stand gekomen. We onderzoeken op dit moment op welke wijze we dit product ook voor andere soorten (ambulante) zorg aan huis kunnen aanbieden. We zijn hierover in gesprek met belangenorganisaties. Het gaat om een tijdelijke vergunning tot eind 2025. We streven ernaar om daarna een definitieve parkeervergunning aan te bieden voor individuele zorgverleners aan huis, zoals aan uw raad toegezegd. We onderzoeken ook hoe we kunnen omgaan met professionele zorgverlenende bedrijven aan huis. Deze bedrijven kunnen nu vaak geen gebruik maken van een parkeervergunning bedrijf, omdat deze vergunning alleen geldt in het parkeergebied waar het bedrijf is gevestigd en de zorgverleners -in dienst van het bedrijf- meestal in de hele stad werkzaam zijn.

*Parkeervergunning gehandicapten*
Zoals eerder gemeld, gaan we de parkeervergunning voor bewoners en bezoekers met een beperking vervangen door een landelijke oplossing. Dit betekent dat zij niet meer in iedere gemeente een aparte vergunning hoeven aan te vragen, maar met het landelijke recht in alle deelnemende gemeenten gratis kunnen parkeren. Utrecht sluit aan zodra een soepele overgang gegarandeerd is, naar verwachting in het voorjaar van 2025.

*Parkeervergunning huur-/leenauto’s*
Momenteel is deze vergunning een jaar geldig. Het is de bedoeling dat we voor deze vergunning over gaan naar een urentegoed. Het tarief is de helft van het tarief voor een reguliere parkeervergunning bewoner.

*Parkeervergunning deelauto stadsbreed*
Momenteel loopt er een proef met het plaatsen van deelauto’s zonder vaste parkeerplaats (‘freefloating’). Na de evaluatie van deze proef volgt een besluit over het al dan niet aanbieden van een nieuwe vergunning voor stadsbrede deelauto’s.

*Vereenvoudigen vergunningensysteem*
Naast bovenstaande parkeervergunningen onderzoeken we of we het uitgebreide stelsel van vergunningen kunnen vereenvoudigen. Bijvoorbeeld door het bundelen van vergunningen voor doelgroepen en het introduceren van een flexibel urentegoed, naast de bestaande vaste vergunning voor bedrijven.

In het eerste kwartaal van 2025 informeren we uw raad nader over de voortgang van bovenstaande producten en de planning. In het overzicht onder deze brief vindt u een overzicht van de huidige parkeervergunningen en abonnementen.

**Uitvoeringsplan invoeren betaald parkeren**
In de commissie van 21 maart 2024 hebben wij toegezegd uw raad in het derde kwartaal van dit jaar het Uitvoeringsplan invoeren betaald parkeren te sturen. Daarnaast heeft uw raad bij de raadsbehandeling van de plannen voor het stadsbreed invoeren van betaald parkeren op 25 april

twee amendementen (39 en 41) en twee moties (166 en 170) aangenomen. Ook het proces voor de eventuele uitbreiding van venstertijden, de evaluatie van de werkwijze en het monitoren van de effecten van het invoeren van betaald parkeren hangen hiermee samen. Gezien de samenhang en voor de volledigheid zijn wij van plan al deze punten mee te nemen in het Uitvoeringsplan. Dit plan komt daardoor wel later dan toegezegd, namelijk in het eerste kwartaal van 2025.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

## BIJLAGE

### Overzicht parkeervergunningen en abonnementen gemeente Utrecht - augustus 2024

**Parkeervergunning bewoner**: 24/7-vergunning op vast kenteken voor één parkeerrayon, maximaal één (in A1 en paar gebieden A2) of twee (rest van de stad) per adres. De tweede vergunning is 2½ x duurder dan de eerste.

**Parkeervergunning autodelen (voor bewoners)**: 24/7-vergunning op vast kenteken voor twee of meer bewoners die samen een auto delen en in verschillende rayons wonen. Iedere autodeler betaalt de helft van het tarief van een reguliere bewonersvergunning.

**Parkeervergunning huur- en leenauto's**: vergunning waaraan 12 keer per jaar voor maximaal 5 dagen een kenteken kan worden gekoppeld (dit kunnen wisselende kentekens zijn). Het tarief is de helft van het tarief voor een reguliere bewonersvergunning.

**Parkeerkorting voor bezoek**: functionaliteit waarmee bewoners in zone A1 en A2 maximaal 70 uur en in zone B1 maximaal 120 uur per kwartaal met 50% korting parkeergeld kunnen betalen voor bezoek.

**Parkeerkorting mantelzorg en thuiszorg**: functionaliteit waarmee bewoners voor maximaal 100 uur per kwartaal met 75% korting parkeergeld betalen voor mantelzorger of thuiszorg.

**Parkeerkorting kraamzorg**: hiermee kunnen bewoners eenmalig binnen drie maanden 100 uur met 75% korting parkeergeld betalen voor kraamhulp en -bezoek.

**Parkeervergunning terminale mantelzorg**: 24/7-vergunning op wisselend kenteken voor één rayon, wordt voor drie maanden uitgegeven (en daarna eventueel verlengd). De vergunning is bij wijze van uitzondering/maatwerk inmiddels ook aan overige mantelzorgontvangers uitgeefbaar.

**Parkeervergunning gehandicapte (voor bewoners of bezoekers met een beperking)**: gratis vergunning, gekoppeld aan gehandicaptenparkeerkaart, die in de hele stad geldig is. GPK-houders met bestuurderskaart hebben een vergunning op vast kenteken, houders van een passagierskaart een vergunning met wisselend kenteken.

**Parkeervergunning bedrijf**: 24/7-vergunning op wisselend kenteken, geldig in het eigen rayon plus een aantal andere (meestal aangrenzende) rayons. Een tweede vergunning en meer is 2 x duurder dan de eerste.

**Parkeervergunning werkzaamheden**: bedrijven die voor het uitvoeren van werkzaamheden moeten parkeren op een parkeerplaats voor vergunninghouders kunnen daarvoor een parkeervergunning werkzaamheden aanvragen.

**Parkeervergunning autodelen (met of zonder vaste plek)**: voor commerciële deelautoaanbieders, geldig in één rayon.

**Parkeervergunning zorgverlener**: vergunning op kenteken voor artsen, verloskundigen en thuiszorgmedewerkers, die geldig is in de hele stad.

**Parkeervergunning markten**: vergunning voor marktstandplaatshouder, geldig op specifieke marktdag. Verdeling en aanvraag loopt via de marktmeester.

**Parkeervergunning culturele evenementen**: een organisatie van culturele evenementen kan een parkeervergunning culturele evenementen aanvragen. Deze vergunning is bestemd voor medewerkers van de organisatie ten behoeve van werkzaamheden voor het evenement.

**Tijdelijke parkeervergunning**: een tijdelijke parkeervergunning wordt uitgegeven aan eenieder die een voertuig wenst te parkeren ten behoeve van een eigen en direct parkeerbelang van tijdelijke duur.

**Parkeervergunning hele stad**: Een parkeervergunning voor de gehele stad wordt voor een dag, week, maand, kwartaal of jaar uitgegeven. De vergunning kent hoge tarieven. Een dagvergunning kost €67,34, ruim boven het hoogste tarief van een dagkaart in de zone met het hoogste dagtarief (A1, €52,55).

| PARKEERVERGUNNING in alle gebieden op parkeerapparatuurplaatsen | | | |
|---|---|---|---|
| | **Tijdseenheid** | **Tarief 2024** | **Tarief 2025** |
| dagvergunning | dag | **67,34** | **70,37** |
| weekvergunning | week | **302,56** | **316,18** |
| maandvergunning | maand | **909,95** | **950,90** |
| kwartaalvergunning | kwartaal | **2.047,37** | **2.139,50** |
| jaarvergunning | jaar | **6.142,31** | **6.418,71** |

**Garageabonnement belanghebbenden**: wordt op verzoek uitgegeven in plaats van een parkeervergunning. De voorwaarden om in aanmerking te komen voor een garageabonnement belanghebbenden zijn hetzelfde als voor een parkeervergunning bewoner, parkeervergunning autodelen of een parkeervergunning bedrijf.

**Garageabonnement overige doelgroepen**: iedereen die in een gemeentelijke parkeergarage wil parkeren, kan daarvoor een garageabonnement overige doelgroepen aanvragen.

# Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 4458 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 16 januari 2025 |
| **Agendapunt** | 10 |
| **Titel** | Raadsbrief Versnellen 30 km aanpak |
| **ID** | 4677 |
| **Behandelend ambtenaar** | L. Smeets |
| **Telefoon** | |
| **E-mail** | leonie.smeets@utrecht.nl |
| **Datum collegebesluit** | |
| **Geocodering** | |
| **Thema** | |
| **Portefeuillehouder** | Wethouder Maatoug |
| **Beleidsveld** | Mobiliteit |
| **Referendabel** | |
| **Reden niet referendabel** | |
| **Raadsadviseur (lijst)** | Marjolein Friele/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte |
| **Behandelvoorstel** | |
| **Resultaat commissiebehandeling** | |
| **Resultaat raadsbehandeling** | |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte | 16 januari 2025 |

**Voorgesteld besluit**

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | Smeets | **Datum** | 3 december 2024 |
| **Doorkiesnummer** | 14030 | **Kenmerk** | 12880741 |
| **E-mail** | leonie.smeets@utrecht.nl | **Onderwerp** | Uitrol 30 km/u wegen |
| **Bijlage(n)** | 1 | **Beleidsveld** | Mobiliteit |

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren we u over het programma ’30 km impuls’ en handelen we de volgende motie/toezeggingen af:

- Motie: 297 Heel Utrecht 30 km/u
- Toezegging 793: Mitigerende maatregelen OV en nood- en hulpdiensten door 30 km/u
- Toezegging tijdens **commissie MGOR 4 juli 2024**: Biedt de versnelde aanpak kansen voor de Vleutenseweg?

Vanaf 2019 is het programma ‘30 km impuls’ opgezet. In deze aanpak verlagen we op steeds meer straten de snelheid van 50 naar 30 kilometer per uur. Dit doen we door, gelijktijdig met gepland onderhoud, de straat passend in te richten voor een maximale snelheid van 30 kilometer per uur. Na bijna vijf jaar is op een flink aantal straten 30 kilometer per uur ingevoerd en daarmee op die plekken de verkeersveiligheid vergroot. Deze aanpak kent echter ook een aantal nadelen:

- Op veel straten duurt het nog lang voordat we 30 kilometer per uur kunnen invoeren;
- Er ontstaan soms onlogische overgangen tussen 30 en 50 kilometer per uur in de stad;
- Er zijn brede straten met vrij liggende fietspaden waar je 30 kilometer per uur mag, terwijl er woonstraten met gemengd verkeer zijn waar je 50 kilometer per uur mag;
- Er is minimaal een financieel tekort van €77 miljoen om alle straten met infrastructurele maatregelen een snelheid van 30 kilometer per uur te geven. Dit bedrag is hoger dan eerder benoemd in een raadsbrief over programmering, omdat toen bedrijventerreinen nog niet meegenomen waren.

Tegelijkertijd zien wij dat andere steden in binnen- en buitenland ervoor kiezen om 30 kilometer per uur in een keer grootschalig in te voeren. Daarom hebben we de voor- en nadelen van een versnelde invoer van 30 kilometer per uur onderzocht en een versnelde aanpak aan het programma 30 km impuls toegevoegd.

**Versnellingsaanpak: Straten zonder vrijliggend fietspad versneld naar 30 kilometer per uur in 2026**

Met een versnelde aanpak brengen we de 50 kilometer-wegen, zoals benoemd in het door uw raad vastgestelde Mobiliteitsplan 2040, zonder vrijliggende fietspaden versneld (op 1 moment) terug naar 30 kilometer per uur. Bij deze straten worden kleine maatregelen (bebording, markering/belijning en/of poortconstructies) en een duidelijke communicatiestrategie toegepast. Deze aanpak sluit aan bij het Mobiliteitsplan.

Met toevoeging van een versnelde aanpak zal het '30 kim impuls' programma bestaan uit twee fases, namelijk:

1. Versnelde aanpak: In één keer een maximale snelheid van 30 kilometer invoeren op wegen zonder vrijliggende fietspaden met kleine maatregelen (bebording, markering en belijning) en een duidelijke communicatiestrategie. Dit zijn ongeveer 143 straten van circa 70 kilometer weg (zie onderstaande kaart)
2. Herinrichtingen: Overige straten (wegen met vrijliggende fietspaden) krijgen bij een herinrichting de maximale snelheid van 30 kilometer per uur. Dit zijn ongeveer 66 straten van circa 48 kilometer weg.




*Figuur 1 Straten waar we de snelheid versneld terugbrengen naar 30 kilometer per uur.*
*Deze kaart kan nog iets wijzigen in de nadere uitwerking van de versnelde aanpak.*

In bijlage 1 zijn alle straten te zien die binnen de versnelde aanpak vallen of voor de komende jaren geprogrammeerd zijn om naar 30 kilometer per uur te gaan.

**Waarom deze straten versneld naar 30 km per uur?**

Wij richten in Nederland straten Duurzaam Veilig in. Het basisprincipe is scheiding van fietsers en gemotoriseerd verkeer bij hogere snelheden (50 kilometer per uur en hoger) en samen op de weg bij lagere snelheid (30 kilometer per uur en lager). In heel Nederland kennen we nog wegen waar een snelheid van 50 kilometer per uur geldt, terwijl er wel sprake is van menging (fietsers op de rijbaan en/of veel oversteekbewegingen). Dit is niet gewenst vanuit verkeersveiligheid, aldus SWOV

(Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid). Deze aanpak kent een duidelijke boodschap en is daarmee goed te communiceren. Op straten zonder vrijliggende fietspaden rijden we maximaal 30 kilometer per uur. Het is voor deze straten daarmee geloofwaardig om 30 kilometer per uur in te voeren, zonder dat daarvoor een volledige herinrichting nodig is.
Belangrijk is dat elke daling van de snelheid een winst is voor de verkeersveiligheid. Een daling van de gereden snelheid van 10% leidt al tot 20-30% minder ernstige verkeersslachtoffers en 30% minder verkeersdoden, aldus SWOV-onderzoek[1]. Dit houdt in dat wanneer de snelheid daalt van 50 kilometer per uur naar 45 kilometer per uur (10%), dit al 20-30% ernstige verkeersgewonden scheelt. Wanneer de snelheid nog verder daalt, verbetert de verkeersveiligheid verder.
We blijven de weggebruiker informeren over het belang van het rijden van maximaal 30 kilometer per uur en verleiden om zich daadwerkelijk aan deze maximale snelheid te houden. Ondanks dat elke snelheidsverlaging een positief effect heeft op de verkeersveiligheid verbetert de verkeersveiligheid het meest wanneer de snelheid zo laag mogelijk is.

Aandachtspunt
De Burgemeester van Tuylkade en de Prins Bernhardlaan zijn bij het opstellen van het Mobiliteitsplan als 50 kilometer per uur wegen ingetekend. Op basis van de nieuwe ontwikkelingen van GOW30 straten en het onderzoek van de SWOV (waarbij fietsers gemengd met autoverkeer als onveilig wordt beschouwd), nemen we deze wegen mee met de versnelde aanpak. Deze straten vragen om een bredere afweging om deze alsnog naar 30 kilometer per uur te brengen. Blijft het huidige autoverkeer bijvoorbeeld op deze wegen of gaat dit verkeer ergens anders naartoe en wat heeft dat voor invloed op het wegennetwerk? Deze vragen onderzoeken we verder in het uitvoeringsprogramma.

**Straten die niet meegaan met deze versnelde aanpak**
Voor de straten uit het Mobiliteitsplan met vrijliggende fietspaden die ook 30 kilometer per uur moeten worden, geldt dat we wachten met de invoering van 30 kilometer per uur tot er kansen komen bij een integrale aanpak (werk-met werk). Op deze straten zijn meer maatregelen nodig (bijv. versmallen rijbaan, deels open verharding, snelheidsremming) om de straat geloofwaardig en volgens de voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 in te richten.
Onderstaand twee voorbeelden van straten waar een herinrichting met fysieke maatregelen nodig is om naar 30 kilometer per uur te gaan. Deze straten vallen buiten de versnelde aanpak, maar moeten naar 30 kilometer per uur gebracht worden zodra er een herinrichting plaatsvindt.



*Admiraal Helfrichlaan*



*Balijelaan*

Er zijn momenteel straten zonder vrij liggend fietspad onderdeel van een lopend project om voor 2027 een maximale snelheid van 30 kilometer per uur te krijgen. Deze straten zullen voorafgaand aan de

[1] Blz. 13 Kop: Hoe kunnen 30km/uur-gebieden (nog) veiliger worden? FS 30 km-uur gebieden.pdf (swov.nl)

invoering van de straten uit deze nieuwe versnelde aanpak al naar 30 kilometer per uur gebracht worden. Voorbeelden zijn: Adriaan van Bergenstraat, Columbuslaan, Koningsweg en de Amazonedreef. Mochten geprogrammeerde projecten vertraging oplopen en pas later in uitvoering gaan dan de versnelde aanpak, dan worden deze straten alsnog naar 30 kilometer per uur gebracht in de versnelde aanpak, vooruitlopend op de herinrichting.

**Waarom ook alweer 30 kilometer per uur?**

- Het is verkeersveiliger.
    - Onderzoek heeft laten zien dat op wegen binnen de bebouwde kom een snelheidsverlaging van ongeveer 10% zal leiden tot (bij benadering en gemiddeld genomen) 20-30% minder ernstige verkeersongevallen en 30% minder verkeersdoden[2].
    - Bestuurders hebben meer tijd om informatie te verwerken en te reageren op onverwachte situaties. Het blikveld is breder.
    - Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV): bij een snelheid van 50 kilometer per uur moeten fietsers en voetgangers gescheiden worden van gemotoriseerd verkeer door middel van vrijliggende fietspaden en voetpaden. Op wegen waar geen ruimte is voor een fietspad, is 50 kilometer per uur geen veilige snelheid.
        - Het profiel van een rijloper met fietsstroken is dus geen veilig profiel voor een weg met een snelheidslimiet van 50 kilometer per uur.
- Verminderen van geluid:
  Een lagere snelheid in de stad zorgt voor een gemiddelde afname van het geluid met 3 decibel. Verkeersgeluid is de belangrijkste bron van geluid in de stad.
- Minder last van trillingen in de stad.

**Mogelijke nadelen versnelde aanpak**

Er zitten een aantal mogelijke nadelen aan deze versnelde invoering van 30 kilometer per uur op wegen zonder vrijliggend fietspad.

1. Na invoering gaan de snelheden niet direct terug naar 30 kilometer per uur.

Elke kilometer minder hard is een winst voor de verkeersveiligheid. Op deze straten verbeter je dus per direct de verkeersveiligheid. Bij herinrichtingen in de toekomst kan de straat alsnog een andere inrichting krijgen, waarmee de snelheid nog verder daalt. Verder zien we dat op straten die zijn heringericht ook niet altijd de snelheid geheel teruggaat naar 30 kilometer per uur.

2. Combinatie met andere opgaven, minder aan bijdragen

Wanneer er in de toekomst een herinrichting op deze straten plaatsvindt, is er geen financiële bijdrage meer vanuit het programma ’30 km impuls’”. Hierdoor is minder budget beschikbaar om de straat in te richten. De bijdrage vanuit het 30 km impuls programma is echter minimaal ten opzichte van een complete herinrichting.

3. Mogelijk geen of beperkte handhaving door de politie

In de regelgeving zijn, gelet op de GOW 30, de strikte inrichtingsvoorschriften komen te vervallen en geldt uitsluitend de algemene eis: ‘*De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier*

[2] Blz. 13 Kop: Hoe kunnen 30km/uur-gebieden (nog) veiliger worden? FS 30 km-uur gebieden.pdf (swov.nl)

*zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving.'*

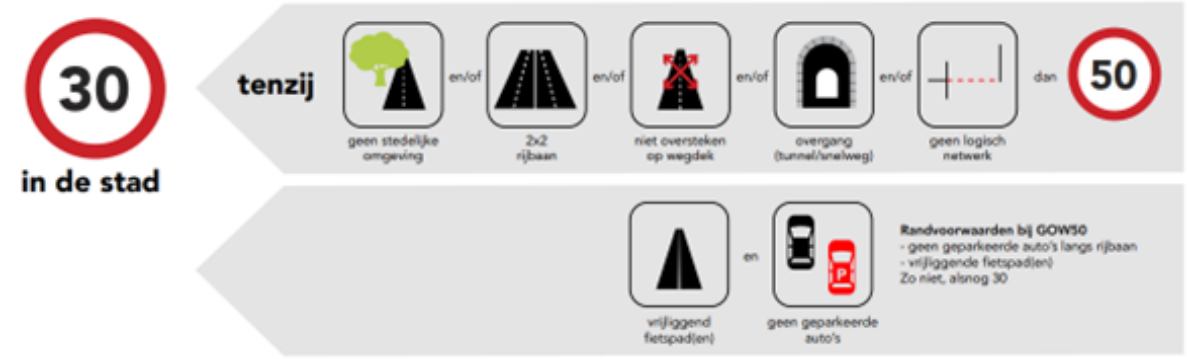
De GOW-richtlijnen zijn geen wetten. Wel zijn het door deskundigen op gestelde handreikingen hoe gezorgd kan worden voor een veilige weginrichting. We voldoen niet bij alle straten binnen de versnelde aanpak aan alle GOW 30 inrichtingskenmerken. We constateren echter dat we op heel veel plekken waar tot nu toe de maximumsnelheid 50 kilometer per uur geldt, ook niet voldoen aan de GOW 50 die eist dat er bij een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur vrijliggende fietspaden aanwezig zijn. Overigens handhaaft de politie momenteel ook niet op 30-wegen die wel volledig volgens de GOW30 inrichtingskenmerken zijn ingericht.
In Amsterdam loopt er momenteel een pilot flixpalen, waarbij wel op 30 kilometer-wegen wordt gehandhaafd d.m.v. flitspalen. Na evaluatie van deze pilot past het CVOM mogelijk het beleidskader aan, waardoor handhaving d.m.v. flitsers in de toekomst mogelijk is op 30 kilometer-wegen. Wij blijven hier ook op aandringen bij het CVOM, mede vanuit G4 verband.

**Stakeholders**
Er is met belangenverenigingen Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland en de ANWB gesproken en zij geven allen aan dat ze de versnelde aanpak begrijpen en hier ook achter staan. Allen geven aan dat het fijn is dat in ieder geval de wegen waar de fietser en automobilist gemengd op een rijbaan zitten terug gebracht worden naar 30 kilometer per uur. Dat de gemeente dit als prioriteit ziet vinden ze erg goed.
Met deze versnelde aanpak worden geen snelheidsremmende maatregelen toegepast en verandert het wegprofiel niet. Dit was vanuit het Openbaar Vervoer (OV) en de Nood- en Hulpdiensten één van de meeste benoemde nadelen van de transitie van 50 kilometer per uur naar 30 kilometer per uur. Deze versnelde aanpak is qua weginrichting het beste scenario voor deze stakeholders. De OV-Alliantie geeft aan dat de kwaliteit van het OV steeds verder onder druk komt te staan. Dit komt niet alleen door de 30 kilometer opgave. Het is de combinatie van allerlei maatregelen in de stad zoals het terugbrengen van de maximumsnelheid, de aanleg van drempels, versmallingen, het verminderen van doorgaande wegen en wegopbrekingen die daaraan bijdragen.In overleg met de OV-Alliantie onderzoeken we in het uitvoeringsprogramma hoeveel reistijdverlies er mogelijk optreedt op de wegen met openbaar vervoer binnen de versnelde aanpak.

**Toezegging: Motie** 297 Heel Utrecht 30 km/u: **Ervaringen Amsterdam**
In Amsterdam is op 8 december 2023 met beperkte maatregelen zoals bebording, belijning en grootschalige communicatie op veel straten 30 kilometer per uur ingevoerd. Deze aanpak is vergelijkbaar met de versnellingsaanpak die in Utrecht nu plaats gaat vinden. In Amsterdam hebben ze er echter voor gekozen om ook wegen met vrijliggende fietspaden zonder maatregelen in 1 keer de snelheid van 30 kilometer per uur te geven.

Hieronder een aantal overige kenmerken van de aanpak in Amsterdam en de eerste (halfjaarlijkse) resultaten van de monitoring van deze aanpak.

- Op alle straten geldt een 30 kilometer per uur maximumsnelheid met een aantal uitzonderingen die zijn bepaald op basis van de omgeving, inrichting en het netwerk.




Schematische weergave uitzonderingen op GOW30

- Na ieder kruispunt zijn nieuwe 30 kilometer per uur-borden (4000 borden) geplaatst.
- Op vrijliggende trambanen blijven trams, bussen en taxi's 50 kilometer per uur rijden. De stad is zuinig met drempels omdat dit lastig is voor nood- en noodhulpdiensten.
- In juni 2024 is daarnaast vanuit het Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) een pilot gestart met flitspalen op 30-wegen.

Op 1 oktober 2024 heeft Amsterdam de resultaten van het eerste half jaar openbaar gemaakt. In het voorjaar van 2025 volgt een uitgebreidere evaluatie. Hieronder de belangrijkste uitkomsten.
- Maximale snelheden met 10% omlaag op wegvakken waar automobilisten onverstoord door kunnen rijden. En een gemiddelde snelheid van 5% over alle wegen.
- Opvallend is dat de gemiddelde snelheid ook is afgenomen op wegen die wel 50 kilometer per uur zijn gebleven. De afname daar is 4%.
- De lagere gemiddelde snelheid leidt tot langere reistijden. De gemiddelde toename van de reistijd bedraagt overdag 5%.
- Bij het Openbaar Vervoer is een kleine toename in reistijd te zien. De effecten zijn minder groot dan van tevoren was ingeschat vanuit het GVB.
- Er is draagvlak voor de aanpak: 60% van de Amsterdammers is positief over de aanpak.

**Toezegging 793: Mitigerende maatregelen OV en nood- en hulpdiensten door 30 km/u**
Zoals benoemd in de raadsbrief Voortgang programma verkeersveiligheid van 31 januari 2024 hebben wij overleggen gevoerd met de OV-partijen en de nood- en hulpdiensten, om te kijken naar de toepasbaarheid en haalbaarheid van de genoemde randvoorwaarden en maatregelen uit het rapport Impact 30 km op Ov en Nood- en hulpdiensten.
In het rapport over de impact 30 km op OV en Nood- en hulpdiensten geven de genoemde stakeholders aan dat meer 30 kilometer per uur niet de belangrijkste oorzaak is waardoor reistijden, aanrijtijden en het dekkingspercentage achteruitgaan. Daarbij geeft de OV Alliantie aan dat de kwaliteit van het OV steeds verder onder druk komt te staan. Het is de combinatie van allerlei maatregelen in de stad zoals de aanleg van drempels, versmallingen, het verminderen van doorgaande wegen en wegopbrekingen. Dit zorgt ervoor dat ze een snelheid van 30 kilometer per uur regelmatig niet halen, de rit minder comfortbal is voor reizigers, de betrouwbaarheid voor reizigers afneemt, dit leidt tot schade aan voertuigen en zorgt voor opstoppingen door gebrek aan uitwijkmogelijkheden.

Onderstaande mitigerende maatregelen zijn uit vervolggespreken met het OV en de NHD gekomen en passen binnen bestaand beleid. Deze zijn geen onderdeel van de versnelde aanpak. Bij

herinrichtingen worden deze punten per project meegenomen, of uitgevoerd binnen bestaand beleid van de gemeente en vallen qua kosten en uitvoering ook buiten het ’30 km impuls’ programma.

De volgende zes mitigerende maatregelen zijn door alle partijen akkoord bevonden:

1. Voorrangssituatie ten gunste van de bus aanleggen, zodat hier minder tot geen reistijdverlies ontstaat (OV).
   Stedelijke verbindingswegen (die 50 km per uur zijn) hebben reeds een voorrangssituatie welke ook gunstig is boor de bus. Op de overige 30-wegen is conform de handreiking inrichtingskenmerken GOW30 ook sprake van een voorrangssituatie. Incidenteel wordt een uitzondering gemaakt op GOW30-wegen vanwege de nadruk van de verblijfsfunctie op een plek zoals bij de kruising Adriaan van Ostadelaan-Jan van Scorelstraat.

2. Busstroken behouden, zodat OV en NHD vrij baan hebben en hun snelheid over het algemeen kunnen behouden.
   We willen vanuit de gemeente het ov in de stad stimuleren en verwijderen over het algemeen geen bestaande busstroken. Tenzij door een herinrichting de functie van de straat verandert. Vanuit de NHD wordt aangegeven dat het aanbrengen van bussluizen in plaats van busstroken erg nadelig is. Dus dat dat niet als alternatief kan fungeren. Hier houden we vanuit de gemeente rekening mee. Het OV geeft aan de HOV routes (de U-link en U-liner verbindingen) op 50 km wegen te willen houden, om zo de snelle verbindingen te kunnen blijven garanderen. U-bus kan op 30 kilometer per uur-wegen rijden. Het is dan wel belangrijk dat de bussen 30 kilometer per uur kunnen rijden en niet vanwege bijvoorbeeld snelheidsremmers lager dan 30 kilometer per uur gereden moet worden.

3. Extra busbanen aanleggen.
   Er wordt per project bekeken of hier meer mogelijkheden voor zijn bij herinrichtingen in de toekomst. Deze maatregelen heeft voor zowel het OV als de NHD een positief effect op de rijtijden en aanrijtijden.

4. Bij voorkeur geen drempels, maar indien noodzakelijk busvriendelijke drempels aanleggen, zodat zowel het OV als NHD hier comfortabel overheen kan rijden.
   Het OV en de NHD moeten zonder schade en voldoende comfortabel over een drempel of plateau kunnen rijden. Op straten met een belangrijke verbindende functie voor openbaar vervoer (de U-link en U-liner verbindingen) zijn we voorzichtig met het toepassen van drempels.

5. Optimaliseren VRI’s openbaar vervoer
   Er wordt continu gekeken naar de mogelijkheden vanuit verkeersmanagement om VRI’s verder te optimaliseren. Naast het optimaliseren verwijderen we ook op steeds meer plaatsen Verkeerslichten. Bijvoorbeeld op de Langerakbaan.

6. Absolute prioriteit bij VRI’s voor NHD
   Er wordt continu gekeken naar de mogelijkheden vanuit verkeersmanagement om VRI’s verder te optimaliseren. We geven bij steeds meer verkeerslichten prioriteit aan de NHD. De afgelopen jaren is hier nog weinig op ingezet, maar dat is iets wat momenteel verder wordt opgepakt. Bij elke vervanging van een regelautomaat zorgen we tegenwoordig dat de NHD prioriteit wordt opgenomen in de verkeerslichtenregeling.

Bovenstaande maatregelen zijn al opgenomen in bestaand beleid en/of staan vernoemd in het Handboek Openbare Ruimte (HOR).

De volgende drie mitigerende maatregelen zijn niet door alle partijen akkoord bevonden:

1. Minder zebrapaden ter voorkoming van afremmen
   We kiezen de best passende voetgangersvoorziening behorend bij het gebruik van de straat. Lopen heeft veel positieve maatschappelijke effecten en daarom vinden we het belangrijk dat bestemmingen goed toegankelijk zijn voor voetgangers. We leggen zebrapaden aan op plekken waar veel voetgangers oversteken bijvoorbeeld bij bushaltes, winkelcentra of scholen. Ook voor de bereikbaarheid van ov-voorzieningen is het belangrijk dat er goede voetgangers- en fietsvoorzieningen aanwezig zijn.

2. Behouden snelheidslimiet 50 km/u stedelijke inprikkers
   We maken voor de stedelijke verbindingswegen in het mobiliteitsplan een aparte afweging maar we zien dat vanwege het gebrek aan ruimte en het gebruik de straat het niet altijd mogelijk is om een weg veilig als 50 km per uur in te richten. Op stedelijke verbindingswegen waar veel fietsers en/of voetgangers oversteken is 30 kilometer per uur een verkeersveilige snelheid. Daarnaast kunnen er argumenten zijn voor de leefbaarheid (bijv. milieu en geluid) om 30 kilometer per uur in te stellen.

3. Opheffen ‘groene golven’ die conflicteren met busrichting
   In het verleden zijn een aantal groene golven opgeheven of aangepast ten gunste van de bus. Er zijn nog weinig groene golven in de stad. Daarnaast spelen conflicterende belangen tussen openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten.

We proberen vanuit de gemeente de belangen voor ov en nood- en hulpdiensten zo goed mogelijk te borgen en zullen de komende jaren bovengenoemde maatregelen toe blijven passen.
Naast de contacten met stakeholders bij specifieke (herinrichting)projecten voeren we ook periodiek overleggen met het Openbaar Vervoer binnen de OV alliantie en in een specifiek overleg met de nood- en hulpdiensten.

**Toezegging (commissie MGOR 4 juli 2024): Biedt de versnelde aanpak kansen voor de Vleutenseweg?**

De Vleutenseweg heeft vrij liggende fietspaden en gaat daarom niet mee met de versnelde aanpak. Bij de versnelde aanpak zouden we niets extra’s doen dan een straat meenemen in een 30 zone. Zorgen voor een poortconstructie indien nodig en bij uitzondering en alleen waar noodzakelijk de belijning aanpassen. Dit is voor de Vleutenseweg niet genoeg om nu geloofwaardig naar 30 kilometer per uur te gaan. Over circa 5 jaar is er onderhoud aan de deklaag van de rijbanen gepland. We onderzoeken dan de mogelijkheid om in combinatie met dit onderhoud ook extra maatregelen te realiseren, zodat we 30 kilometer per uur op deze weg kunnen invoeren. In de raadsbrief voortgang programma verkeersveiligheid die u binnenkort ontvangt, staat een korte stand van zaken over verkeersveiligheidsmaatregelen op de Vleutenseweg.

## Kosten versnelde aanpak

Met de stijgende bouwkosten, inflatie en een budget dat niet elk jaar geïndexeerd wordt is het budget voor de huidige aanpak bij lange na niet toereikend. In de versnelde aanpak zijn minder ingrijpende maatregelen nodig om wegen zonder vrij liggende fietspaden naar 30 kilometer per uur te brengen. Er is een globale kostenraming voor deze versnelde aanpak opgesteld, welke uitkomt op 3,5 miljoen euro. In 2019 is een budget van 1 miljoen euro per jaar tot 2040 vastgelegd voor het programma ’30 km impuls’ binnen het programma Duurzame Bereikbaarheid (investeringsbudget MPB). De versnellingsaanpak wordt gedekt uit de 1 miljoen per jaar. Na het uitvoeren van de versnelde aanpak blijft er 1 miljoen per jaar over om aan straten met vrij liggende fietspaden een financiële bijdrage te leveren bij herinrichtingen in de toekomst.

## Planning

Naar aanleiding van deze brief kan uw raad aandachtspunten meegeven, die wij meenemen in de uitwerking van deze aanpak. Er wordt het komende jaar gewerkt aan het uitvoeringsprogramma, waarin onder andere de volgende punten worden uitgewerkt:

- Definitieve scope
- Uitgewerkte maatregelen
- Uitgewerkte communicatieaanpak
- Definitief monitoringsplan
- Definitieve kostenraming
- Uitvoering
- Planning

We richten ons op uitvoering in februari 2026. Uw raad wordt geïnformeerd wanneer het uitvoeringsprogramma gereed is.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

## Overzicht straten versnelde aanpak

| Straatnaam | Wijk |
|---|---|
| Catharijnesingel | Binnenstad |
| Damzigt | De Meern |
| Landzigt | De Meern |
| Naamrijk | De Meern |
| Rijnzathe | De Meern |
| Strijkviertel | De Meern |
| Veldzigt | De Meern |
| Rijksstraatweg | De Meern |
| Ien Dalessingel | Leidsche Rijn |
| Krommewetering | Leidsche Rijn |
| Meijewetering | Leidsche Rijn |
| Middenwetering | Leidsche Rijn |
| Van Deventerlaan | Leidsche Rijn |
| Woudwetering | Leidsche Rijn |
| Aartsbisschop Romerostraat | Noord Oost |
| Christiaan Krammlaan | Noord Oost |
| Draaiweg | Noord Oost |
| Van Lieflandlaan | Noord Oost |
| Ahornstraat | Noordwest |
| David van Mollemstraat | Noordwest |
| Bramerijweg | Noordwest |
| Demkaweg | Noordwest |
| Martin-Ovenweg | Noordwest |
| Laan van chartroise | Noordwest |
| Oudenoord | Noordwest |
| Boylelaan | Oost |
| Museumlaan | Oost |
| Emmalaan | Oost |
| Johan Willem Frisostraat | Oost |
| Oudwijk | Oost |
| Pr. Marijkelaan | Oost |
| Prinsesselaan | Oost |
| Ramstraat | Oost |
| Tamboersdijk | Oost |
| Varrolaan | Oost |
| Wilhelminapark deel 1 | Oost |
| Wilhelminapark deel 2 | Oost |
| Aidadreef | Overvecht |
| Arnodreef | Overvecht |
| Butterflydreef | Overvecht |
| Carmendreef | Overvecht |
| elbedreef | Overvecht |

| | |
|---|---|
| Faustdreef | Overvecht |
| Arizonadreef | Overvecht |
| Fideliodreef | Overvecht |
| Arkansasdreef | Overvecht |
| Californiëdreef | Overvecht |
| Coloradodreef | Overvecht |
| Franciscusdreef | Overvecht |
| Humberdreef | Overvecht |
| Hudsondreef | Overvecht |
| Labradordreef | Overvecht |
| Mississippidreef | Overvecht |
| Japuradreef | Overvecht |
| Nebraskadreef | Overvecht |
| Nevadadreef | Overvecht |
| Ontariodreef | Overvecht |
| Oregondreef | Overvecht |
| Sint Laurensdreef | Overvecht |
| Tennessedreef | Overvecht |
| Korfoedreef | Overvecht |
| Walserijstraat | West |
| Texasdreef | Overvecht |
| La Bohèmedreef | Overvecht |
| La Traviatadreef | Overvecht |
| Lohengrindreef | Overvecht |
| Mignondreef | Overvecht |
| Tractieweg | West |
| Neckardreef | Overvecht |
| Neckardreef | Overvecht |
| Nijldreef | Overvecht |
| Oberondreef | Overvecht |
| Oderdreef | Overvecht |
| Oranjerivierdreef | Overvecht |
| Othellodreef | Overvecht |
| Parsifaldreef | Overvecht |
| Rigolettodreef | Overvecht |
| Rubicondreef | Overvecht |
| Salomedreef | Overvecht |
| Sint eustatiusdreef | Overvecht |
| Tannhäuserdreef | Overvecht |
| Theemsdreef | Overvecht |
| Tigrisdreef | Overvecht |
| Toscadreef | Overvecht |
| Turandotdreef | Overvecht |
| Winterboeidreef | Overvecht |
| Wolgadreef | Overvecht |
| Zambesidreef | Overvecht |

| | |
|---|---|
| Hindersteinlaan | Vleuten |
| Ambachtsweg | West |
| Atoomweg (ventweg) | West |
| Bariumweg | West |
| Computerweg | West |
| Fermiweg | West |
| Havenweg | West |
| Hyperonenweg | West |
| Isotopenweg | West |
| Kanaaldijk | West |
| Kantonnaleweg | West |
| Kernkade | West |
| Kernweg | West |
| Kobaltweg | West |
| Mesonweg | West |
| Nautilusweg | West |
| Neutronweg | West |
| Niels Bohrweg | West |
| Nucleonenweg | West |
| Otto Hahnweg | West |
| Positronweg | West |
| Radonweg | West |
| Reactorweg | West |
| Rutherfordweg | West |
| Savannahweg | West |
| Schaverijstraat | West |
| Sophialaan | West |
| Steenovenweg | West |
| Sterrebaan | West |
| Snellenlaan | West |
| Techniekweg | West |
| Uraniumweg | West |
| Vleutensevaart | West |
| Westkanaaldijk | West |
| Zonnebaan | West |
| Oranjebrug/Diamantweg | Zuid |
| Robijnlaan | Zuid |
| Smaragdplein | Zuid |
| Europalaan Noord | Zuidwest |
| Europalaan Zuid | Zuidwest |
| Kon. Wilhelminalaan | Zuidwest |
| Livingstonelaan | Zuidwest |
| Australiëlaan | Zuidwest |
| Ceylonlaan | Zuidwest |
| Decimalaan | Zuidwest |
| Drommedarislaan | Zuidwest |

| | |
|---|---|
| Eendrachtlaan | Zuidwest |
| Hollantlaan | Zuidwest |
| Kaap de Goede Hooplaan | Zuidwest |
| Nieuw Amsterdamlaan | Zuidwest |
| Overijssellaan | Zuidwest |
| Van Rensselaerlaan | Zuidwest |
| Vliegend Hertlaan | Zuidwest |
| Vrieslantlaan | Zuidwest |
| Zeelantlaan | Zuidwest |

## Reeds geprogrammeerde projecten om voor 2027 naar 30 kilometer te gaan

| Straat | Verwachte uitvoering |
|---|---|
| Kastelenplantsoen | 2024 |
| Rubicondreef | 2024 |
| Sweder van Zuylenweg | 2024 |
| Hoofddijk | 2024 |
| Louis Bouwmeesterlaan | 2024 |
| Jagerskade | 2024 |
| Jan Muschlaan | 2024 |
| Lundlaan deel 2 | 2024 |
| Dorbeendreef | 2024 |
| N. Stantsbrug | 2024 |
| Xenophonlaan | 2024 |
| Archimedeslaan gedeeltelijk | 2024 |
| Breitnerlaan | 2024 |
| Euclideslaan | 2024 |
| Hildebranddreef | 2024 |
| Taagdreef | 2024 |
| Wim Sonneveldlaan | 2024 |
| Albert van Dalsumlaan | 2024 |
| Taagdreef | 2024 |
| Jutfaseweg | 2024 |
| Falklanddreef | 2024 |
| Vuurlanddreef | 2024 |
| Zuidpooldreef | 2024 |
| Israëlslaan | 2024 |
| Montevideodreef | 2024 |
| Keggedreef | 2024 |
| Arabelladreef | 2024 |
| De Charmantedreef | 2024 |
| Bruisdreef | 2024 |
| Rietheuveldreef | 2024 |
| Enny Vredelaan | 2024 |
| Gabriellaan | 2024 |

| | |
|---|---|
| Hooft Graaflandstraat | 2024 |
| Newtonlaan | 2024 |
| Amsterdamsestraatweg Deel 1 | 2024 |
| Kaap Hoorndreef | 2024 |
| Ebrodreef | 2024 |
| Teun de Jagerdreef | 2024 |
| Vader Rijndreef | 2024 |
| Zandpad | 2024 |
| Henriëttedreef | 2024 |
| Van Brammendreef | 2024 |
| Camera Obscuradreef | 2024 |
| Mesdaglaan | 2024 |
| Liesbosweg | 2024 |
| Musketierlaan | 2024 |
| Haarlemmerhoutdreef | 2024 |
| Stastokdreef | 2024 |
| Suze Noiretdreef | 2024 |
| Herodotuslaan | 2024 |
| Horatiuslaan | 2024 |
| Ovidiuslaan | 2024 |
| Liviuslaan | 2024 |
| Vergiliuslaan | 2024 |
| Caesarlaan | 2024 |
| Cicerolaan | 2024 |
| Tacituslaan | 2024 |
| Terentiuslaan | 2024 |
| IJsselsteinlaan | 2024 |
| Galileilaan | 2024 |
| Anton Geesinkstraat | 2024 |
| Sorbonnelaan deel 1 | 2024 |
| Biltstraat deel 2 | 2024 |
| Rhonedreef | 2024 |
| Gershwinlaan | 2024 |
| Loevenhoutsedijk | 2024 |
| Marislaan | 2024 |
| Ravellaan | 2024 |
| Zandpaderf | 2024 |
| Louis Davidslaan | 2024 |
| Sophocleslaan | 2024 |
| Gietijzerstraat | 2024 |
| Vlampijpstraat | 2024 |
| Thomas a kempisplantsoen | 2024 |
| Walserijstraat | 2024 |
| Adriaan van Bergenstraat | 2025 |
| Omloop | 2025 |
| Rio Negrodreef | 2025 |

| | |
|---|---|
| Amazonedreef | 2025 |
| Acaciastraat | 2025 |
| Julianaparklaan | 2025 |
| Amazonedreef | 2025 |
| Stadhouderslaan | 2025 |
| Patagoniedreef | 2025 |
| Argentiniëdreef | 2025 |
| Ledig Erf/Tolsteegsingel | 2025 |
| Jan van Scorelstraat | 2025 |
| Vaartscherijnbrug | 2025 |
| Braziliëdreef | 2025 |
| Donaudreef | 2025 |
| Mauritsstraat | 2025 |
| Jan van Galenstraat | 2025 |
| Alexander Numankade | 2025 |
| Rode Brug | 2025 |
| Sao Paulodreef | 2025 |
| Gageldijk | 2025 |
| Tractieweg | 2025 |
| Columbuslaan | 2026 |
| Juliusstraat | 2026 |
| Ingen Houszstraat | 2026 |
| Bosboomstraat | 2026 |
| Burgemeester Fockema Andrealaan deel 1 | 2026 |
| Burgemeester ter Pelkwijklaan | 2026 |
| Antonius Matthaeuslaan | 2026 |
| Koningsweg gedeeltelijk | 2026 |
| Burgemeester Fockema Andrealaan deel 2 | 2026 |
| Willem van Noortstraat/plein | 2026 |
| Adriaen van ostadelaan | 2026 |
| Ina Boudiers-Bakkerlaan | 2026 |
| Kaatstraat | 2026 |
| Graadt van Roggenweg | 2026 |
| Westplein | 2026 |
| Adelaarstraat | 2026 |

# Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 4456 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 16 januari 2025 |
| **Agendapunt** | 11 |
| **Titel** | Raadsbrief Voortgang evaluatie Keurmerk Taxi Utrecht |
| **ID** | 4675 |
| **Behandelend ambtenaar** | R. Dusseldorp |
| **Telefoon** | 14030 |
| **E-mail** | ruud.dusseldorp@utrecht.nl |
| **Datum collegebesluit** | |
| **Geocodering** | |
| **Thema** | |
| **Portefeuillehouder** | Wethouder Maatoug |
| **Beleidsveld** | Mobiliteit |
| **Referendabel** | |
| **Reden niet referendabel** | |
| **Raadsadviseur (lijst)** | Marjolein Friele/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte |
| **Behandelvoorstel** | |
| **Resultaat commissiebehandeling** | |
| **Resultaat raadsbehandeling** | |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte | 16 januari 2025 |

**Voorgesteld besluit**

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | R. Dusseldorp | **Datum** | 4 december 2024 |
| **Doorkiesnummer** | 14030 | **Kenmerk** | 12935553/241028-rd |
| **E-mail** | ruud.dusseldorp@utrecht.nl | **Onderwerp** | Voortgang evaluatie Keurmerk Taxi Utrecht |
| **Bijlage(n)** | - | **Beleidsveld** | Mobiliteit |

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren wij u over onze aanpak om te komen tot verbeteringen in de kwaliteit van het taxivervoer in Utrecht, naar aanleiding van de landelijke evaluatie taxiwetgeving. Dit conform onze toezegging in de raadsbrief d.d. 31 oktober Raadsbrief Evaluatie Keurmerk Taxi Utrecht.

In 2015 heeft de gemeente Utrecht een taxiverordening ingevoerd, die vereist dat taxichauffeurs een taxivergunning en taxikeurmerk moeten hebben om actief te zijn op de straattaximarkt en gebruik te mogen maken van de taxistandplaatsen in onze stad. Aanvankelijk was de Stichting Taxikeur Utrecht (STKU) verantwoordelijk voor het beheer van deze keurmerken. Na een onafhankelijk onderzoek in 2018, zijn de beheerstaken van het keurmerk verschoven naar de gemeente Utrecht. Conform onze toezegging om vier jaar na de herziening van de verordening een evaluatie uit te voeren, hebben wij voor de gemeente Utrecht in 2023 een uitgebreide evaluatie laten uitvoeren door een extern bureau. De evaluatie had tot doel inzicht te verschaffen in de effectiviteit van de taxiverordening in het waarborgen van de kwaliteit op de straattaximarkt, de percepties van de betrokken partijen ten aanzien van de verordening en het taxikeurmerk in kaart te brengen, en de identificatie van verbeterpunten. De belangrijkste bevindingen uit de Utrechtse evaluatie zijn in de raadsbrief van 31 oktober 2023 beschreven.

Hierin hebben wij u ook gemeld dat wij de landelijke evaluatie van de taxiwetgeving zouden afwachten, voordat we maatregelen gaan nemen op basis van de eigen Utrechtse evaluatie. Naar onze mening geven de resultaten uit de landelijke evaluatie geen ander beeld van de problematiek dan die we met de Utrechtse evaluatie in beeld hebben gebracht. We verwachten hierbij dat het Rijk zelf tot 2030 geen wijzigingen gaat doorvoeren. Daarom gaan we aan de slag met de voorgestelde maatregelen en onderzoeken naar aanleiding van de Utrechtse evaluatie. Hiermee zetten we als stad in op het structureel verbeteren van de huidige kwaliteit en betrouwbaarheid van de Utrechtse taxibranche.

Datum 4 december 2024
Ons kenmerk 12935553/241028-rd

**Conclusies evaluatie Landelijke Taxiwetgeving**
In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben de bureaus Rebel en Goudappel de landelijke evaluatie Taxiwetgeving uitgevoerd. Hieraan werd meegewerkt door een groot aantal betrokken belanghebbenden. Deze landelijke evaluatie heeft het volgende opgeleverd:

a) De landelijke taxi- en regelgeving werkt over het algemeen naar behoren en het taxivervoer is in Nederland over het algemeen veilig, betrouwbaar, beschikbaar en betaalbaar.
b) Wel constateren de onderzoekers dat de effectiviteit van de reguleringsopties die gemeenten binnen de taxiwet hebben daalt, door het toenemende gebruik van platforms (belmarkt).
c) Waar het gaat over de beschikbaarheid van taxivervoer stelt de evaluatie dat het onduidelijk is of er in de grote steden sprake is van over- of ondercapaciteit.
d) Gebruikers ervaren ritweigering als een probleem.
e) Men ziet geen noodzaak om de maximumtarieven of de verplichte taxi-informatiekaart te laten gelden voor de bestelmarkt.
f) Het rapport concludeert dat verbeteringen mogelijk zijn in de handhaving: door de inzet van meer handhavingscapaciteit om de pakkans te vergroten en door betere coördinatie tussen de verschillende handhavende partijen en meer gegevensuitwisseling.
g) Tot slot heeft men aandacht voor de verandering in de markt vanwege de groei van het percentage chauffeurs dat werkt via een platform zoals Bolt / UBER.

**Maatregelen ter verbetering van de kwaliteit en betrouwbaarheid Utrechtse Taxibranche.**
Om de nodige verbetering van de kwaliteit en betrouwbaarheid van de Utrechtse taxibranche te realiseren gaan wij de volgende maatregelen onderzoeken op omvang, haalbaarheid, gevolgen en kosten, waarbij het Keurmerk Taxi als uitgangspunt geldt:

a) Verbetering van de toetredingseisen: Onderzoeken van het aanscherpen van de toetredingseisen voor taxichauffeurs om de algehele kwaliteit te verbeteren.
b) Versterking van handhaving: Intensivering van de handhaving van kwaliteitsnormen, met name gericht op ritweigering en tarieven.
c) Verbetering van communicatie aan reizigers en betere communicatie tussen de gemeente en de gehele Utrechtse taxibranche om de samenwerking en betrokkenheid te verbeteren.
d) Onderzoek naar de gevolgen van de toename van ritten door platformbedrijven zoals UBER en Bolt op de kwaliteit van de Utrechtse taxibranche.
e) Aanpassing van de huidige taxiverordening ter verbetering van o.a. de verkeersveiligheid.

Deze onderzoeken en de hieruit voortvloeiende maatregelen gaan wij in overleg met de Utrechtse taxibranche TRU en andere betrokken partijen nog dit jaar opstarten. De onderzoeken en maatregelen bekostigen wij vanuit het reguliere budget dat binnen het MPR hiervoor beschikbaar is. De planning over de resultaten verschilt per onderdeel en per resultaat (onderzoeksrapport of concrete maatregel). We verwachten in de eerste helft van 2026 op alle genoemde onderdelen een (voorlopig) eindresultaat.
In de voortgangsrapportages van het programma Mobiliteit informeren wij u over de voortgang van de genoemde onderzoeken en wanneer wij overgaan tot de implementatie van maatregelen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

# Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 4459 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 16 januari 2025 |
| **Agendapunt** | 12 |
| **Titel** | Raadsbrief Uitvoeringsprogramma oeverpark Rondje Stadseiland 2024-2026 |
| **ID** | 4678 |
| **Behandelend ambtenaar** | S. van der Hijden |
| **Telefoon** | 030 2864036 |
| **E-mail** | s.van.der.hijden@utrecht.nl |
| **Datum collegebesluit** | |
| **Geocodering** | |
| **Thema** | |
| **Portefeuillehouder** | Wethouder Voortman |
| **Beleidsveld** | Groen |
| **Referendabel** | |
| **Reden niet referendabel** | |
| **Raadsadviseur (lijst)** | Marjolein Friele/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte |
| **Behandelvoorstel** | |
| **Resultaat commissiebehandeling** | |
| **Resultaat raadsbehandeling** | |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte | 16 januari 2025 |

**Voorgesteld besluit**

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | S. van der Hijden | **Datum** | 8 oktober 2024 |
| **Doorkiesnummer** | 030 2864036 | **Kenmerk** | 12603936 |
| **E-mail** | s.van.der.hijden@utrecht.nl | **Onderwerp** | Uitvoeringsprogramma oeverpark Rondje Stadseiland 2024-2026 |
| **Bijlage(n)** | 2 (waarvan 1 onderaan) | **Beleidsveld** | Groen |

Geachte leden van de raad,

Met Rondje Stadseiland realiseren we een bijzonder oeverpark voor de stad. Het nieuwe park is nodig om als stad op een gezonde manier te kunnen groeien, om groen daadwerkelijk gelijk op te laten lopen met rood en om (nieuwe) Utrechters een stadspark te bieden op 10 minuten wandelen vanaf hun voordeur. Door de realisatie van Rondje Stadseiland laten we zien wat gezond stedelijk leven voor iedereen in de praktijk betekent: een prachtige groen-blauwe natuurlijke omgeving midden in de stad voor alle leeftijden en alle bevolkingsgroepen om te sporten en spelen, ontspannen en om elkaar te ontmoeten. Het park draagt bij aan de klimaatbestendigheid van onze stad. Ook biedt het een fijn onderkomen aan dieren en geeft daarmee een stevige impuls aan de biodiversiteit.

In september 2022 heeft u als raad het ontwikkelkader Rondje Stadeiland vastgesteld met de leidende principes voor het nieuwe oeverpark. Met deze brief informeren wij u over de vaststelling van het uitvoeringsprogramma oeverpark Rondje Stadseiland 2024-2026, met een bijlage waarin de leidende principes verder zijn uitgewerkt.

*Regie en sturing op de uitvoering en extra aandacht voor bekostiging*
De aanleg van oeverpark Rondje Stadseiland is een langjarige en complexe opgave, met veel deel- en raakvlakprojecten, initiatieven en betrokkenen. We leggen het oeverpark gefaseerd in delen aan, waarbij we aansluiten op logische momenten bij lopende projecten, zoals de woningbouw in Merwedekanaalzone of de rioolvervanging in Welgelegen. Het streven is nog steeds oplevering van het volledige oeverpark in 2035. De aanleg van Rondje Stadseiland vereist een blik op de lange termijn. Tegelijkertijd hebben we op de korte termijn behoefte aan meer regie en sturing om de uitvoering behapbaar te maken. Daarom werken we vanaf nu op basis van een uitvoeringsprogramma met beperkte looptijd. Eind 2026 actualiseren we het uitvoeringsprogramma voor een nieuwe periode.

Een belangrijke uitdaging blijft de bekostiging van het oeverpark. Voor de uitvoeringsperiode van medio 2024 tot eind 2026 hebben we middelen voor acties gericht op planvoorbereiding. Het betreft in

totaal € 625.000,- vanuit het Programma Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed. Voor de komende uitvoeringsperiode zijn er ook voldoende middelen voor de uitvoering. Het gaat om de aanleg van delen van het park in deelgebieden 2 t/m 6 (Merwedekanaal) en 11 (Amsterdam-Rijnkanaal). Indicatief zoeken we de komende 10 jaar nog ca. € 40 mln. voor de inrichting van het volledige oeverpark, inclusief de verbinding tussen deelgebieden. We voorzien het risico van een gebrek aan middelen voor de uitvoering na 2026, onder meer vanwege de moeilijke financiële situatie van de gemeente en achterblijvende afdrachten vanuit gebiedsontwikkelingen. We intensiveren daarom onze lobby-inspanningen gericht op het verkrijgen van subsidies voor groen, ook als voorwaarde voor de groei van de stad.

*Het uitvoeringsprogramma en nadere uitwerking ontwikkelkader*
Het uitvoeringsprogramma is een overzicht van acties die we tussen medio 2024 en eind 2026 voortzetten en nieuw opstarten. Het uitvoeringsprogramma zorgt voor focus in de uitvoering. We laten zien wat met voorrang oppakken, en hoe de uitvoering in de deelgebieden vordert. In de bijlage ‘Nadere uitwerking ontwikkelkader RSE’ laten we zien hoe het park in vier stappen wordt opgebouwd en geven we met bijbehorende ontwerpprincipes meer duidelijkheid voor realisatie in deelprojecten. De ontwerpprincipes vormen het uitgangspunt bij de start van ontwerpprocessen en worden daar verder uitgewerkt en ingepast. Hierbij kan er lokaal aanleiding zijn om iets anders op te lossen waarbij het doel van een robuust groen, samenhangend en herkenbaar oeverpark niet uit het oog wordt verloren. We actualiseren ook de bijlage ‘Nadere uitwerking’ met wat we hebben geleerd, ontwikkeld en afgesproken als we een uitvoeringsprogramma voor een volgende periode opstellen.

Bovendien geeft de bijlage antwoord op raadsmoties over erfgoed (2022/M256; antwoord in paragraaf ‘Ontwerpprincipes Water als icoon’), bankjes en watertappunten (2022/M257) en toegankelijkheid (2022/M258; voor beide antwoord in paragraaf ‘Ontwerpprincipes Herkenbare inrichting’) en een motie (2022/M255; antwoord in paragraaf ‘Ontwerpprincipes Robuuste parkzone en biodiversiteit’).

*Voortgang deelgebieden*
Vorig voorjaar schetsten we in een raadsbrief (28 maart 2023) een beeld van de vorderingen in de aanleg van het oeverpark. In het uitvoeringsprogramma gaan we nader in op de actuele stand van de uitvoering in de twaalf deelgebieden, met een kaart (zie bijlage) met duiding in welke fase – initiatief, planvoorbereiding of deels uitgevoerd – de deelgebieden zich bevinden, plus een inschatting van het moment van de start van de realisatie. Binnen de deelgebieden kunnen we drie groepen onderscheiden:

- De deelgebieden 10, 11 en 12 aan het Amsterdam-Rijnkanaal zijn eerder heringericht volgens het Ontwikkelkader Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal uit 2016. Hierbij is het afgelopen jaar vooral gewerkt aan het ontwerp van parkzone Den Hommel. In de periode tot en met 2026 maken we een start met het toepassen van het parkprofiel (fiets- en wandelpad) uit het ontwikkelkader, en de voorbereiding van een fiets- en wandelbrug over de Leidsche Rijn. We sluiten daarvoor aan bij geplande ingrepen in de openbare ruimte, zoals rioolvervanging en herinrichtingsprojecten in Kanaleneiland.

- Aan de kant van het Merwedekanaal zijn de deelgebieden 2 tot en met 5 het dichtst bij start realisatie. Het gaat veelal om deelprojecten – gebiedsontwikkelingen of ruimtelijke ingrepen – waarbinnen het park kan worden meegenomen. Het afgelopen jaar is verder gewerkt aan planvoorbereiding, ook samen met andere stakeholders. Zo zijn we in gesprek met de Jaarbeurs over een schetsontwerp (deelgebied 3) en is samen met de roeiverenigingen

gewerkt aan het ontwerp van een roeicoachpad (deelgebied 5). In de periode tot en met 2026 loopt de planvoorbereiding door en richten we ons ook op verbindingen, zoals de onderdoorgang Sowetobrug en de aansluiting op de Socratesbrug.

- Tenslotte zijn er de deelgebieden 1, 7, 8 en 9. Hier is nog niet gestart met de voorbereiding op planvorming voor de aanleg van het park. Het betreft deelgebieden waar we (nog) niet kunnen aanhaken op gebiedsontwikkelingen of andere ruimtelijke ingrepen. In de A12-zone loopt bovendien nog een MIRT-onderzoek en -verkenning die bepalend zijn voor de toekomst van het gebied. In de periode tot en met 2026 gaan we daar aan de slag met verkenningen, onderzoek en het maken van schetsontwerpen, eventueel voor tijdelijke/gedeeltelijke inrichting of maatregelen. Op basis van dat voorwerk kan na 2026 een begin worden gemaakt met planvorming.

*Dilemma's in de uitvoering*
Ten slotte benoemen we nog een tweetal dilemma's die we in de uitvoeringspraktijk tegenkomen en van invloed zijn op de voortgang. Rondje Stadseiland wordt ingepast midden in stedelijk gebied. In veel gevallen proberen we een bestaande situatie te veranderen, waarbij we raken aan de belangen van bewoners en bedrijven. We sturen op het zo consequent mogelijk toepassen van de ontwerpprincipes in het ontwikkelkader, maar ervaren we in de praktijk dat we soms uitzonderingen moeten maken en voorrang moeten geven aan andere ambities of belangen. Een voorbeeld is het voor motorvoertuigen bereikbaar houden van Mobach en het Stedin verdeelstation in deelgebied 5 via het fietspad door het park.

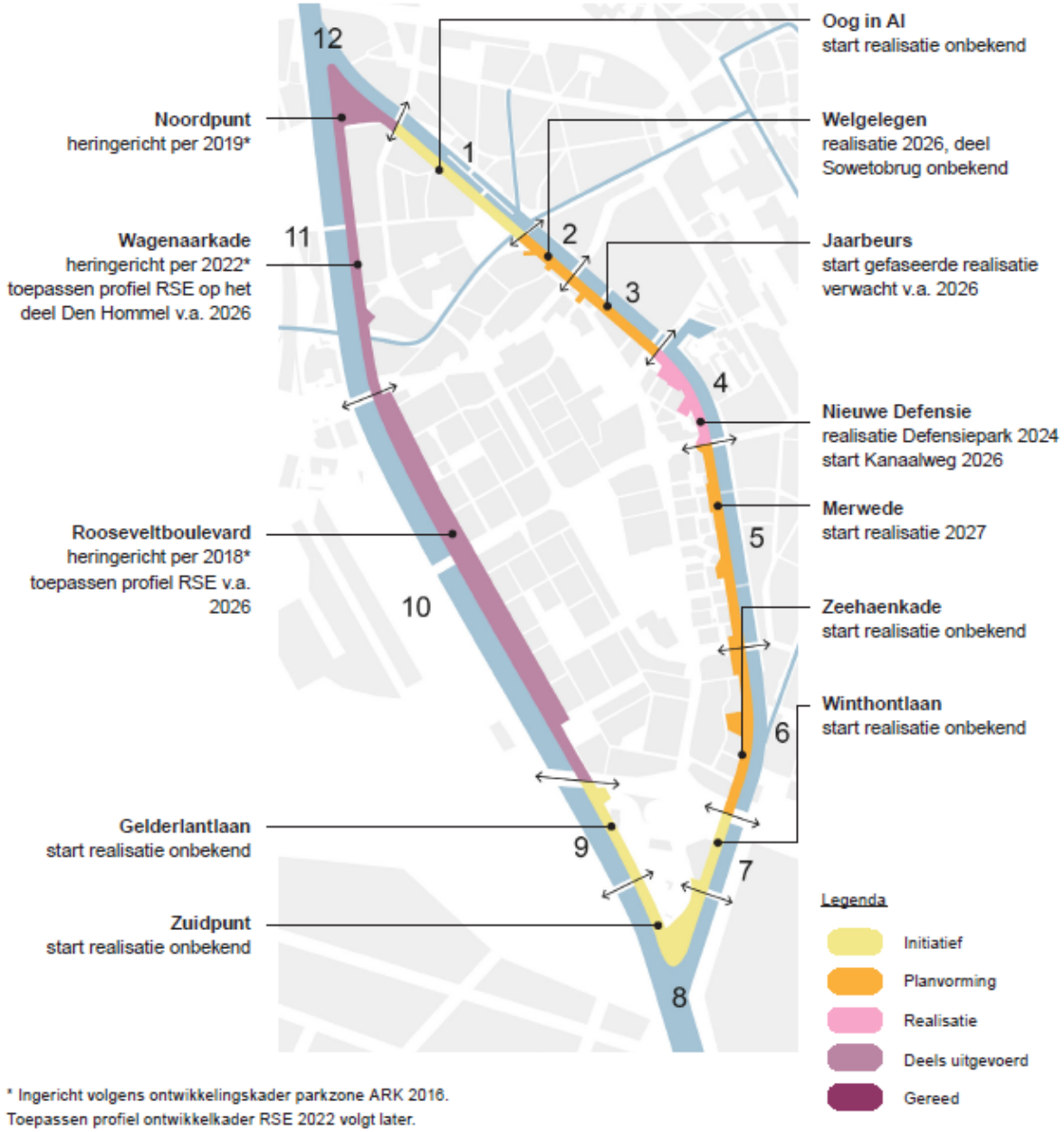
Daarnaast loopt de realisatie van het oeverpark via vele deelprojecten over een lange periode. We zijn afhankelijk van de voortgang van deze projecten en medewerking van marktpartijen en tijdens de uitvoering kunnen onverwachte situaties zich voordoen. Daar waar de ontwikkeling van het park gekoppeld is aan gebiedsontwikkelingen, kan bijvoorbeeld vertraging in de woningbouw betekenen dat het park later wordt aangelegd. Hetzelfde geldt voor afhankelijkheid van de financiële afdrachten van marktpartijen, waarbij ruimte in de businesscase en het wel of niet rondkomen daarvan effect heeft op de aanleg van het park. Dit geldt bijvoorbeeld voor deelgebied 6.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

## BIJLAGE

### Status deelgebieden & prognose realisatie




* Ingericht volgens ontwikkelingskader parkzone ARK 2016.
Toepassen profiel ontwikkelkader RSE 2022 volgt later.



# Oeverpark Rondje Stadseiland

## Uitvoeringsprogramma 2024-2026

30 september 2024

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/
groen

# Colofon

**Projectgroep**
Erica Geertsema, Christine Schneider, Ellen de Boer, Eric Rossen, Kim Kool, Jacqueline Verhoek, Esmee van Klaarbergen, Sebastiaan Bekker, Sanne Bokking, Dirk Iede Terpstra, Eline Warmer, Paul Schoots

**Projectmanagement**
Sebastiaan van der Hijden

**Opdrachtgever**
Anouk Teuns, Opgavemanager Gezond Leefklimaat
Janny Straatsma, Programmamanager Groene Leefomgeving

**Versiedatum**
30 september 2024

**Bestuurlijke besluitvorming**
Versie college

# Inhoudsopgave

Voorwoord

Samenvatting

Hoofdstuk 1 Introductie 8
1.1 Aanleiding 8
1.2 Kaders 9
1.3 Werkwijze 10
1.4 Leeswijzer 11

Hoofdstuk 2 Acties 2024-2026 14
2.1 Uitgangssituatie: waar staan we nu? 14
2.2 Beoogde resultaten: acties 2024-2026 16

Hoofdstuk 3 Uitwerking acties 22
3.1 Inzet en acties per deelgebied 22
3.2 Projectondersteunende activiteiten 34

Hoofdstuk 4 Monitoren, sturen en verantwoorden 38
4.1 Organiseren monitoring 38
4.2 Risico’s 39
4.3 Financiën 40

BIJLAGE

Nadere uitwerking ontwikkelkader Rondje Stadseiland 44
1. Water als icoon 46
2. Robuuste parkzone en biodiversiteit 48
3. Herkenbare inrichting 50
4. Samen thuis in het oeverpark 52

Bekostiging realisatie Rondje Stadseiland 54

# Voorwoord

Als wethouder Groen heb ik het voorrecht om dagelijks te werken aan een stad waarin natuur en gemeenschap hand in hand gaan. Groen is niet alleen een lust voor het oog; het heeft een directe impact op ons welzijn en onze productiviteit. Bomen, struiken en bloemen helpen ons ontspannen en ondersteunen zelfs het herstel van zieken. Voor Utrecht is de waarde van groen onmisbaar: het is ons antwoord op klimaatverandering en luchtvervuiling en biedt ontmoetingsplekken voor buurtbewoners. Daarnaast stimuleert het de biodiversiteit door groene structuren met elkaar te verbinden. Dus het is niet alleen goed voor mensen maar ook voor dieren.

Met de ambitie om tot 2040 maar liefst 60.000 woningen te bouwen, is het essentieel dat we het huidige groen behouden. Gemiddeld heeft elke woning in Utrecht 75 m² groen, en dat willen we zo houden, zelfs met de bouw van meer appartementen. Veel Utrechters hebben geen eigen tuin, dus extra openbaar groen is van groot belang. Daarom streven we naar een stadspark op slechts 10 minuten wandelen van elke voordeur, en we zijn vastbesloten om 440 hectare groen in de stad te realiseren.

Een prachtig voorbeeld van deze groene ambitie is het Rondje Stadseiland, dat zich langs de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal en Merwedekanaal uitstrekt. Sinds 2016 werken we aan dit 45 hectare grote oeverpark, goed voor maar liefst 75 voetbalvelden, dat een groen-blauwe verbinding door de stad moet vormen. Met een 12 kilometer lange fiets- en wandelroute die buurten met elkaar verbindt, biedt het park niet alleen monumenten zoals de Cereolfabriek en Villa Jongerius, maar ook een prachtig uitzicht over het water. Het Rondje Stadseiland is dé plek waar u in de avondzon kunt wandelen, met uw kind kunt skaten, of waar u met vrienden kunt picknicken aan de waterkant. Het park biedt ruimte voor rust, maar ook voor muziek, cultuur en sport.

We willen dat Rondje Stadseiland een park voor alle Utrechters wordt, waar iedereen zich thuis voelt en trots op is. Daarom nodigen we omwonenden en toekomstige gebruikers uit om actief mee te denken en bij te dragen aan de ontwikkeling van dit groene project. U bent van harte welkom. Samen maken we Utrecht groener, gezonder en mooier!

De aanleg van het Rondje Stadseiland vraagt om geduld. We werken aan het park in delen en sluiten aan bij andere projecten, zoals de woningbouw in de Merwedekanaalzone. Ondanks de financieel uitdagende tijden voor onze gemeente, blijven we vastberaden doorwerken. Met dit uitvoeringsprogramma 2024 - 2026 zorgen we voor focus in de uitvoering, mede gezien de beperkte middelen. We laten zien wat we met voorrang oppakken, en hoe de uitvoering in de deelgebieden vordert. Kortom, dat we concrete stappen zetten richting realisatie van nieuwe delen van het park.

Wacht niet tot de geplande oplevering in 2035 om het Rondje zelf te ontdekken. Het is nu al heerlijk om uit te waaien langs het Amsterdam-Rijnkanaal op de Wagenaarkade. Of op het stadsstrand aan de noordpunt waar u kunt genieten van het weidse uitzicht op het water.

Linda Voortman

Wethouder Groen & Dierenwelzijn



# Samenvatting

## Utrecht legt een nieuw, bijzonder oeverpark aan

**Utrecht groeit snel. Dat vraagt om meer groen voor mensen en dieren, dicht bij huis. De oevers van het Merwedekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal bieden daar kansen voor. We leggen een nieuw oeverpark aan: het Rondje Stadseiland. Een plek waar bewoners en bezoekers kunnen ontspannen, bewegen en elkaar ontmoeten in een fijne groene omgeving. Het park wordt 45 hectare groot, met een doorlopende fiets- en wandelroute van 12 kilometer. Het moet gereed zijn rond 2035.**

### Uitvoeringsprogramma

In de periode 2024-2026 werken we verder aan de realisatie van het oeverpark. Door het uitvoeringsprogramma brengen we focus aan in de uitvoering, mede gezien beperkte middelen.

We maken onderscheid tussen planvoorbereiding en uitvoering.

- Dit uitvoeringsprogramma brengt in beeld welke acties gericht op planvoorbereiding het team RSE gaat oppakken, hoeveel dat kost en hoe we dat gaan dekken.
- Daarnaast informeren we de lezer per deelgebied over inzet in deelprojecten en voortgang van de aanleg van het oeverpark.

### Organisatie

RSE is een programma dat bestaat uit deelprojecten:

Team RSE heeft een adviserende en ondersteunende rol in planvoorbereiding, neemt initiatief waar nodig en geeft voorwaarden mee om de ambities voor het oeverpark in ontwerp en realisatie te borgen. Hierdoor ontstaat één samenhangend en herkenbaar park.

Uitvoering/aanleg van het park vindt plaats door andere projectteams in deelprojecten zoals ruimtelijke ingrepen en gebiedsontwikkelingen.

### Doelen

Beoogd **resultaat** uitvoeringsprogramma: uitvoering van de acties waarmee concrete stappen zijn gezet richting realisatie van delen van het park.

Het park draagt bij aan de **collegedoelstelling** ‘extra groen dat bijdraagt aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en/of recreatie voor mensen en dieren’.

We leggen de basis voor toevoeging van veel hectares groen in volgende uitvoeringsperiode. We verwachten deze uitvoeringsperiode een toevoeging van 3 - 4,5ha groen.

### Financieel

Kosten acties planvoorbereiding gedekt vanuit collegeprogramma en Meerjaren Groen Programma.

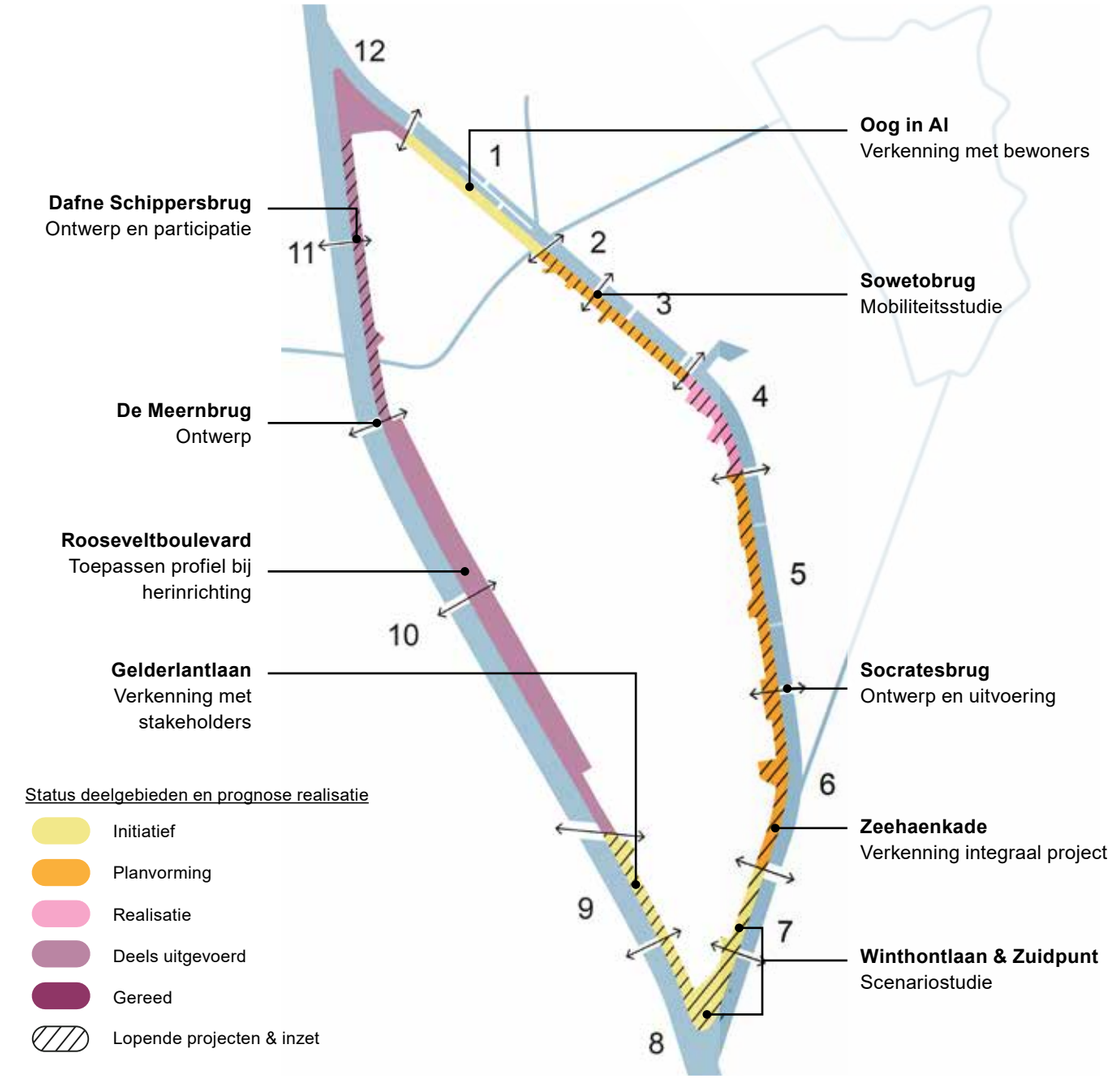
Komende uitvoeringsperiode middelen vanuit gebiedsontwikkelingen, ruimtelijke ingrepen door BOR, Meerjaren Groen Programma en subsidies om het park deels aan te leggen in de deelgebieden 2 t/m 6 en 11.

We intensiveren lobby- en fondsenwerving voor realisatie na 2026 in de deelgebieden 1, en 7 t/m 9.

Dekking voor de uitvoering/aanleg van het park wordt uitdagender door o.a. teruglopende gemeente-middelen en onzekere opbrengsten vanuit gebiedsontwikkelingen.



### Nieuwe acties deelgebieden




### Projectondersteunende acties

- Organiseren monitoring
- Onderzoek ecologie o.a. Natuurvriendelijke oever Merwedekanaal
- Opzetten communicatieplan
- Opzetten/begeleiden stedelijke klankbordgroep
- Intensivering lobby- en fondsenwerving

### Ontwerpstrategie in 4 thema’s

**Water als icoon:** zichtbaarheid en beleving van het water en erfgoed.

**Robuuste parkzone**: groen ‘tapijt’ met ruimte voor natuurlijke dynamiek, biodiversiteit en klimaatadaptatie

**Herkenbare inrichting:** een continue route en eenheid in toepassing van materialen en meubilair.

**Samen thuis in het oeverpark:** ruimte voor rust en reuring, flexibiliteit voor divers gebruik en (tijdelijke) programmering.

# 1. Introductie

Utrecht heeft een enorme verdichtingsopgave en een tekort aan allerlei voorzieningen, zoals uiteengezet in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU). Daarom hebben we met elkaar afgesproken te groeien in balans. Daar hoort groen en vergroening bij. Tot 2040 zijn daarom 440 hectaren groen en 60.000 extra bomen nodig. Het lukt onder de huidige omstandigheden (nog) onvoldoende om groen mee te laten groeien met de groei van met het aantal huishoudens. Dat komt onder meer door financiele tekorten en knelpunten in de uitvoering zonder structurele oplossing. Desondanks blijven we streven naar een hoge kwaliteit van de openbare ruimte en hoger tempo van vergroening. Eén van de bijzondere projecten waarin we deze groene schaalsprong van papier naar praktijk brengen is de herinrichting van de oevers van het stadseiland dat gevormd wordt door het Amsterdam-Rijnkanaal en Merwedekanaal.

De realisatie van oeverpark Rondje Stadseiland (RSE) is hét icoonproject van 'groenblauwe verbindingsroutes'[1]. Vanwege de 12 km lange fiets- en wandelroute met weids uitzicht over het water die nieuwe en bestaande groengebieden en buurten verbindt. Het oeverpark wordt meer dan een route om je gezond te verplaatsen. De groene oevers zijn samen ruim ca. 45 hectare groot. Ze bieden ook een unieke locatie om te verblijven, bijvoorbeeld voor sport en spelen. Het wordt een volwaardig oeverpark, midden in de stad, dat een belangrijke bijdrage gaat leveren aan de gezonde groei van Utrecht. Daarom is het park onderdeel van de stedelijke hoofdgroenstructuur (RSU) en wordt het gezien als 'casco van de stad' (Nota Fonds Bovenwijks).

Het waarom van RSE wordt beschreven in het ontwikkelkader Rondje Stadseiland uit 2022 en diverse raadsbrieven. De groei en verdichting van Utrecht vindt het komende decennium vooral plaats op en rondom het stadseiland. We bouwen vaak in hoge dichtheden, gestapeld en zonder privébuitenruimte, zodat meer mensen zijn aangewezen op publiek groen. We werken aan de ambitie om binnen 300 (coalitieakkoord) of 500 meter (RSU) van iedere voordeur een stadspark te kunnen bereiken, ook voor groenarme wijken rondom het stadseiland zoals Lombok en Rivierenwijk (zie afbeelding op de volgende pagina). Volgen we de barcode in de RSU, als maat voor evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling, dan moeten we juist hier groen toevoegen. RSE speelt hierin een belangrijke rol.

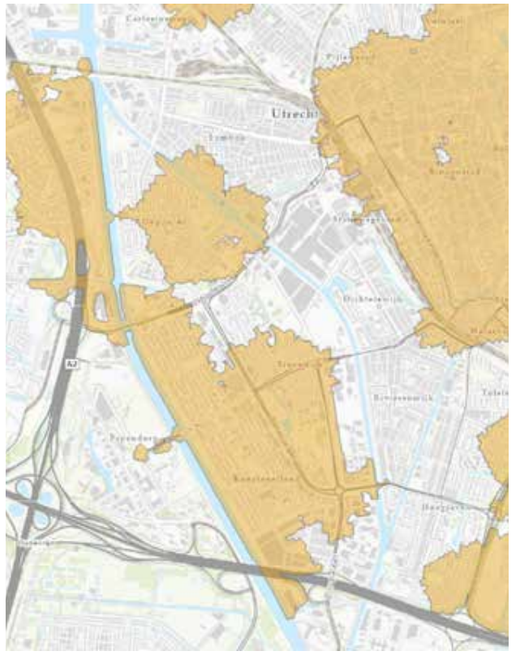
De aanleg van RSE zorgt dus voor aantrekkelijk groen op loopafstand van woningen waar bewoners en bezoekers van alle leeftijden kunnen spelen, sporten en bewegen en ontspannen. Het is ook de plek waar uiteenlopende groepen bewoners op het stadseiland elkaar straks kunnen ontmoeten. Door het park (zo veel als mogelijk) autovrij in te richten ontstaan fiets- en wandelverbindingen tussen bestaande en nieuwe woongebieden, en actieve groene ommetjes. De aanleg van het park maakt gezond stedelijk leven tastbaar voor iedereen. Tenslotte dragen we met de realisatie substantieel bij aan het klimaatbestendig maken van de stad (verkoeling, waterberging), en creëren we plekken waar diverse (nieuwe) soorten planten en dieren leven.

## 1.1 Aanleiding

De realisatie van RSE als een groot nieuw park midden in de bestaande stad, is een langjarige en complexe opgave, vanwege de uiteenlopende situatie in de 12 deelgebieden, betrokkenheid van veel stakeholders en belangen. RSE is een programma, dat diverse bestaande en nieuw op te starten deelprojecten omvat in de deelgebieden. De uitvoering – de feitelijke aanleg van delen van het park – vindt plaats in deelprojecten zoals ruimtelijke ingrepen en gebiedsontwikkelingen. Uitvoering en verantwoording over die projecten vindt plaats in het kader van het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR). Zonder aanvullende inspanning worden dit op zichzelf staande parkdelen die niet op elkaar aansluiten en wordt er geen initiatief genomen in deelgebieden waar geen ruimtelijke projecten lopen waar we op kunnen aanhaken. Daarom draagt een integraal RSE team via advisering en ondersteuning bij aan de realisatie van één samenhangend en herkenbaar oeverpark.

1 De groene opgave vraagt om ingrepen op vijf schaalniveaus: groene buurten, groenblauwe verbindingen, nieuwe parkgebieden, groene scheggen en groen om de stad.





*Afbeelding: In oranje woningen die binnen 500 meter van een stadspark liggen (zonder oeverpark RSE, wel met Rooseveltboulevard die wordt gezien als park).*

Om rond 2035 te komen tot volledige realisatie van het oeverpark is er behoefte aan meer regie. Daarvoor zijn nodig overzicht (wat speelt waar?), inzicht in wat nodig is per deelgebied, én focus (wat pakken we nu met voorrang op, wat doen we later?). Daarom werken we vanaf nu op basis van uitvoeringsprogramma's met een looptijd tussen de 2 en 4 jaar. In deze uitvoeringsprogramma's staan de voorgenomen acties van het team RSE in de planvoorbereiding centraal. We starten met een programma met voor de periode medio 2024 tot einde 2026. We geven we een overzicht van de stand van zaken in de deelgebieden en de acties die we als team RSE met andere betrokkenen gaan oppakken. Hierdoor weten betrokkenen binnen en buiten de gemeente, waar we de komende periode aan werken, hoe we dat doen en wat dit voor hen betekent. We verwachten dat dit bijdraagt aan het versnellen van de uitvoering.

Als bijlage bij het uitvoeringsprogramma is opgenomen de bijlage 'Nadere uitwerking ontwikkelkader'. Het ontwikkelkader Rondje Stadseiland uit 2022 (zie onder Kaders) is opgesteld op hoofdlijnen en biedt onvoldoende houvast voor ontwerpuitwerking. In de bijlage staan de belangrijkste elementen en uitgangspunten voor ontwerp beschreven die tezamen zorgen voor een samenhangend en herkenbaar oeverpark, van profielen tot verhardingen en materialisatie, van meubilair tot verlichting. Een viertal moties[2] die bij de raadsbehandeling zijn overgenomen, zijn meegenomen in de uitwerking van de ontwerpprincipes van het park.

Bij het einde van de huidige coalitieperiode in 2026 actualiseren we het uitvoeringsprogramma voor een nieuwe periode. Op basis van monitoring van de resultaten en evaluatie passen we mogelijk onze werkwijze aan. Daarnaast vullen we de bijlage 'Nadere uitwerking ontwikkelkader' aan op basis van opgedane ervaring en nieuwe inzichten.

## 1.2 Kaders

De RSU is het visiedocument voor de realisatie van het oeverpark. Daarin staat gezond stedelijk leven in onze stad voor mens en dier centraal, met als streven een omgeving met veel en kwalitatief hoogwaardig groen, dat altijd binnen handbereik is en waarin biodiversiteit floreert. RSE maakt onderdeel uit van een 'Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed' in de programmabegroting, met als doelstelling 'extra groen dat bijdraagt aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en/of recreatie voor mensen en dieren'. De effectindicator aan de hand waarvan de voortgang op deze doelstelling (op stedelijk niveau) wordt gevolgd is de hoeveelheid (m2) openbaar groen en water per huishouden in de stad (Utrecht Monitor).

2 Motie: 'Biodiversiteit in alle deelgebieden Rondje Stadseiland' (2022/M255); Motie: 'Toegankelijk Rondje Stadseiland' (2022/M258); Motie: 'Laat geschiedenis van de wijk zien' (2022/M256); Motie: 'Niet te zuinig met bankjes en watertappunten' (2022/M257).

De volgende beleidsdocumenten zijn leidend voor hoe we werken aan de realisatie van het oeverpark:

Het Ontwikkelingskader parkzone Amsterdam-Rijnkanaal (vastgesteld februari 2016) gaat over de onbebouwde ruimte en de relatie met de bebouwing aan weerszijden van het Amsterdam-Rijnkanaal binnen de gemeentegrens. De ambitie is het creëren van een bijzondere zone midden in de stad, waar de unieke kwaliteiten van het kanaal volop worden gebruikt door bewoners en recreanten.

Het Ontwikkelkader Rondje Stadseiland (vastgesteld door de raad in september 2022) is de belangrijkste beleidsnota voor het oeverpark. Dit kader gaat over de onbebouwde ruimte en de relatie met de bebouwing aan de westzijde van het Merwedekanaal en de oostzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal. Vanuit de ambitie groen en rood in balans verbindt het de beide parkzones en vult het bovengenoemde ontwikkelingskader uit 2016 aan met ontwerpprincipes, waaronder een profiel met een herkenbare recreatieve route bestaand uit een fietspad in leemkleur en een wandelpad met een strooilaag (split) aan de waterkant. Voor de inhoud van het ontwikkelkader verwijzen we naar de bijlage ‘Nadere uitwerking ontwikkelkader’.

Naast de twee ontwikkelkaders zijn ook de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (2016) en het Handboek Openbare Ruimte uitgangspunt voor de inrichting van RSE. De oevers van beide kanalen zijn opgenomen als kwaliteitsniveau ‘Domstad Bijzonder’ en grenzen aan de ‘buitenstad’ waarvoor het basisniveau ‘Domstad’ geldt.

Vanuit het groenbeleid geldt het Groenstructuurplan Utrecht (plus de actualisatie daarvan uit 2017) en de nota Utrechtse soortenlijst. De Utrechtse soortenlijst bevat 64 soorten en zorgt voor continuïteit in het behoud en stimuleren van plant- en diersoorten. Tenslotte gelden de omgevingsvisies van de gebieden (bijvoorbeeld Merwedekanaalzone, Kanaleneiland en Transwijk). In deze visies worden de uitgangspunten van RSE meegenomen en samengebracht met andere beleidsdoelen, lokale ontwikkelingen en wensen vanuit bewoners. Voor al het beleid geldt dat er, ook in de ontwerpfase nog, afwijkingen of tegenstrijdigheden kunnen zijn (inhoudelijk, fasering (stapsgewijs) en financieel). De bijlage ‘Nadere uitwerking ontwikkelkader’ biedt ruimte om lokaal of in lopende projecten afwegingen te maken zonder ambitie en opgave uit het oog te verliezen.

## 1.3 Werkwijze

Het opdrachtgeverschap voor de realisatie van RSE is belegd bij de wethouder groen en de opgave Gezonde Leefomgeving. De ontwikkeling van een park op de oevers van het stadseiland vertaalt zich tot ver buiten het domein van de groenopgave. Het raakt onder andere aan openbare ruimte, gebiedsontwikkeling, mobiliteit, duurzaamheid en gezondheid. Samenwerking is randvoorwaardelijk. Vanuit een integraal projectteam werken we nauw samen met thematische opgaven, de gebieden west-noordwest en zuidwest waarin het oeverpark is gesitueerd, en deelprojecten die een deel van het park realiseren. In het projectteam RSE zijn de belangrijkste thematische opgaven vertegenwoordigd (groen, mobiliteit, stedenbouw), naast communicatie en financiën. Specifieke expertise, zoals ecologie, of de vakspecialisten van Stadsingenieurs, betrekken we rondom concrete vraagstukken. Buiten de gemeente werken we samen met stakeholders zoals RWS, grondeigenaren en ontwikkelaars in de deelprojecten. Met de uitvoering van steeds meer parkdelen komt de focus ook steeds meer te liggen op omwonenden.

Het oeverpark leggen we gefaseerd aan. We zijn gestart met de uitvoering aan de zijde van het Amsterdam-Rijnkanaal in 2016 en streven naar volledige realisatie rond 2035. Hoe sturen we op realisatie in de 12 deelgebieden? We sluiten aan op logische momenten bij ruimtelijke ingrepen of gebiedsontwikkelingen langs de route. In het eerste geval gaat het om onderhoudswerkzaamheden zoals rioolvervanging, herinrichting van de openbare ruimte of aanpassingen aan infrastructuur. In deelprojecten gericht op gebiedsontwikkeling maken we afspraken met grondeigenaren/ontwikkelaars over de realisatie van het park, die we vastleggen in ruimtelijke plannen.

In deelgebieden waar geen deelprojecten lopen of gepland zijn waarop we kunnen meeliften, nemen we als projectteam RSE zelf het initiatief. Hoe en wanneer we daar aan de slag gaan, hangt onder meer af van of er (markt)partijen zijn die iets willen en of er subsidiemiddelen beschikbaar komen. Afhankelijk van de specifieke situatie in deze gebieden, brengen we het oeverpark onder de aandacht van externe partijen, bijvoorbeeld in contacten met Rijkswaterstaat en de provincie Utrecht over woningbouw in de A12-zone. Of we werven een projectmanager die samen met betrokkenen een plan gaat maken voor ontwerp en bekostiging van de aanleg van een deel van het park.

Het projectteam RSE geeft voorwaarden mee om de ambities voor het oeverpark in ontwerp en realisatie te borgen en heeft een adviserende en ondersteunende rol. Ook zorgt het team ervoor dat projecten in naast elkaar gelegen deelgebieden logisch op elkaar aansluiten. De feitelijke aanleg van parkdelen maakt onderdeel uit van andere projecten. Hierdoor kan het projectteam RSE niet of slechts beperkt sturen op de voortgang in deze deelprojecten; dit heeft effect op hoe we de te behalen resulaten van dit uitvoeringprogramma formuleren (zie paragraaf 2.2).

## 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 beschrijven we de aanleiding voor dit document, de kaders van het RSE en onze werkwijze. Hoofdstuk 2 starten we met de uitgangssituatie, waarna we de beoogde resultaten presenteren in de vorm van een overzicht van acties die we oppakken de komende twee jaar. Deze acties werken we per deelgebied nader uit in hoofdstuk 3. In het vierde en laatste hoofdstuk beschrijven we hoe we de voortgang volgen, anticiperen op risico’s en de financiën die nodig zijn om het programma de komende twee jaar uit te voeren.

Er zijn twee bijlagen. De eerste bijlage is de ‘Nadere uitwerking ontwikkelkader’. Het beschrijft de belangrijkste elementen en uitgangspunten voor een samenhangend en herkenbaar oeverpark als doorvertaling van de leidende principes uit het ontwikkelkader uit 2022. De tweede bijlage ‘Bekostiging realisatie’ biedt een zo volledig mogelijk beeld van de financiën van de realisatie van het oeverpark.





*Afbeelding: Deelgebied 1 ter hoogte van Park Oog in Al*




*Afbeelding: Impressie van deelgebied 2*



# 2. Acties 2024-2026

## 2.1 Uitgangssituatie: waar staan we nu?

Waar staan we medio 2024 met de realisatie van het oeverpark? De kaart op de volgende pagina geeft een globale duiding van de fase waarin een deelgebied zich bevindt. In de initiatieffase zijn we ons aan het oriënteren op de juiste aanpak. Bij deze fase horen verkenningen, onderzoek en wellicht een ontwerpaanzet. In de fase van planvorming volgen we het UPP-proces om te komen tot bestuurlijke vaststelling van planproducten (IPvE-FO, VO, DO of Omgevingsvisie, Omgevingsplan). In de daaropvolgende realisatiefase leggen we het park aan.

We zijn al even onderweg met de uitvoering. Aan de kant van het Amsterdam-Rijnkanaal is de afgelopen jaren een groene parkzone gerealiseerd. Deze deelgebieden (10, 11 en 12) zijn ingericht conform het Ontwikkelingskader parkzone ARK. We zoeken in de toekomst natuurlijke (vervangings)momenten om deze gebieden een ‘upgrade’ te geven conform de ontwerpprincipes uit het ontwikkelkader RSE uit 2022. Op de kaart duiden we deze gebieden aan met ‘deels uitgevoerd’. Ondanks het aangeven van de fase is ook binnen de deelgebieden sprake van nuance: sommige plaatsen langs de route zijn verder of minder ver in de ontwikkeling van het park. Op de kaart laten we ook de meest actuele verwachting zien voor wat betreft (start) realisatie van het oeverpark in de verschillende deelgebieden.

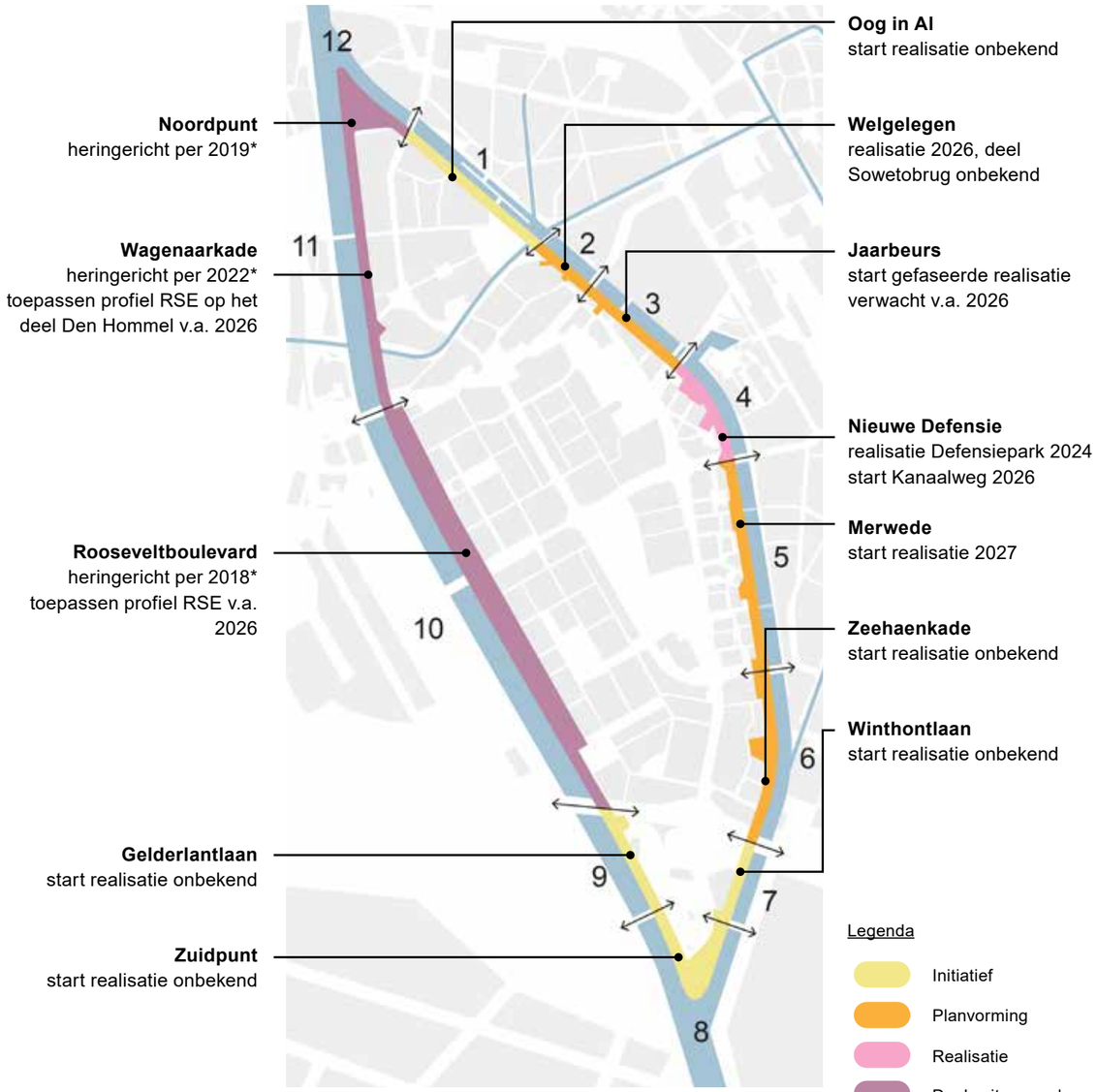
### Overdracht Merwedekanaal

De oevers van zowel het Amsterdam-Rijnkanaal als het Merwedekanaal zijn in bezit van het Rijk. Omdat het Merwedekanaal inmiddels een lokale functie heeft wil het Rijk eigendom, onderhoud en beheer van water en oevers graag overdragen. Voor de gemeente is overdracht o.a. urgent omdat we daardoor meer zeggenschap krijgen over nieuw te ontwikkelen locaties, en niet alle ontwikkelingen op de oevers meer hoeven af te stemmen met Rijkswaterstaat en het Rijksvastgoedbedrijf. Na eerdere mislukte pogingen zijn er sinds 2020 nieuwe gesprekken gestart tussen Rijk, gemeente en Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) over de overdracht. Uit gezamenlijk onderzoek blijkt dat de meeste oeverconstructies binnen afzienbare tijd moeten worden vervangen. De partijen zijn het ambtelijk op hoofdlijnen eens over de hoogte van de overdrachtsvergoeding voor het toekomstige beheer en onderhoud en inclusief het noodzakelijke groot onderhoud.

Het streven is om bij het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) in november 2024 te besluiten of een overdracht voor alle partijen haalbaar is en zo ja, tegen welke voorwaarden.



### Status deelgebieden en prognose realisatie




* Ingericht volgens ontwikkelingskader parkzone ARK 2016.
Toepassen profiel ontwikkelkader RSE 2022 volgt later.

## 2.2 Beoogde resultaten: acties 2024-2026

Welke resultaten willen we bereiken in de periode 2024-2026? Al onze inspanningen zijn gericht op het dichterbij brengen van feitelijke realisatie van nieuwe parkdelen, en daarmee bijdragen aan de doelstelling in de programmabegroting; het realiseren van extra m2 groen.

De kaart ‘status deelgebieden en prognose realisatie’ laat zien dat er nog veel werk te doen is aan de kant van het Merwedekanaal. Deelgebieden daar bevinden zich in de initiatieffase, definitiefase of de ontwerpfase van planvorming. Deze uitvoeringsperiode werken we vooral (door) aan verkenningen en planvoorbereiding. Maar we verwachten ook dat deze uitvoeringsperiode een aantal deelgebieden gaan ‘verkleuren’ naar realisatie. Het betreft deelgebied 2 (Welgelegen; deel vanaf de Muntbrug tot de Ravellaan), deelgebied 4 (Nieuwe Defensie; in 2024 bredere parkruimte bij nieuwbouw en vanaf 2026 de parkstrook langs het kanaal), en met grotere onzekerheid v.a. 2026 kleine delen van deelgebied 3 (Jaarbeurs). Eind 2026, begin 2027 zal dan tussen de 3 en 4,5 ha nieuwe parkzone inclusief verharding voor functies als verblijven en verplaatsen.

Aandachtspunt hierbij is dat het projectteam RSE geen directe sturing heeft op de voortgang. Het projectteam RSE geeft voorwaarden mee om de ambities voor het oeverpark in ontwerp en realisatie te borgen en heeft een adviserende en ondersteunende rol. Ontwerp en realisatie van het oeverpark vindt plaats door de projectteams in deelprojecten, zoals ruimtelijke ingrepen en gebiedsontwikkelingen. De projectteams van de deelprojecten leggen verantwoording af over de realisatie van het oeverpark als onderdeel van hun ruimtelijke projecten via het MPR. Daarnaast spelen er afhankelijkheden in de realisatie waar het projectteam RSE geen of slechts beperkt invloed op kan uitoefenen. Als de rioolvervanging in Welgelegen of de start van de woningbouw in Merwede vertragen, geldt dat ook voor de aanleg van het oeverpark. Vanwege het ontbreken van directe sturing en vanwege de genoemde afhankelijkheden formuleren we voor dit uitvoeringsprogramma geen concrete doelstelling op het aantal toegevoegde hectares parkzone/aantal gerealiseerde m2 groen. We monitoren dit uiteraard wel (zie par. 4.1).

Te behalen resultaten voor de periode 2024 t/m 2026 betreffen dus het uitvoeren van nieuwe acties in de planvorming waarmee concrete stappen richting realisatie van parkdelen worden gezet. Daarmee wordt de basis gelegd voor de feitelijke toevoeging van extra m2 groen in opeenvolgende uitvoeringsperiodes na 2026 binnen de afzonderlijke deelprojecten. Het zijn acties waarvoor het projectteam RSE in eerste instantie aan zet is. De onderstaande tabel geeft een overzicht van deze nieuwe acties met zo mogelijk een doorkijk naar eventuele vervolgacties waarvan de start ook binnen die periode worden verwacht. Het betreft acties in deelgebieden, maar bijvoorbeeld ook project ondersteunende acties gericht op communicatie en monitoring.

Hoe zijn we tot de lijst met acties in de tabel gekomen? Het aanbrengen van focus in de uitvoering is één van de redenen voor dit uitvoeringsprogramma. Zoals geldt voor vrijwel alle opgaven binnen de gemeente, is er sprake van schaarse menskracht en middelen. Bij het maken van een afweging en een prioritering tussen projecten hebben we rekening gehouden met een aantal aspecten. We noemen in dit verband urgentie om acties op korte termijn uit te voeren; aan te haken bij lopende of geplande ruimtelijke ontwikkelingen, initiatieven vanuit stakeholders, logische samenhang met acties in naastgelegen gebieden, en kosten en beschikbare dekking. De werkagenda is in overleg met de collega’s van lopende deelprojecten en de wijken zuidwest en westnoordwest tot stand gekomen.

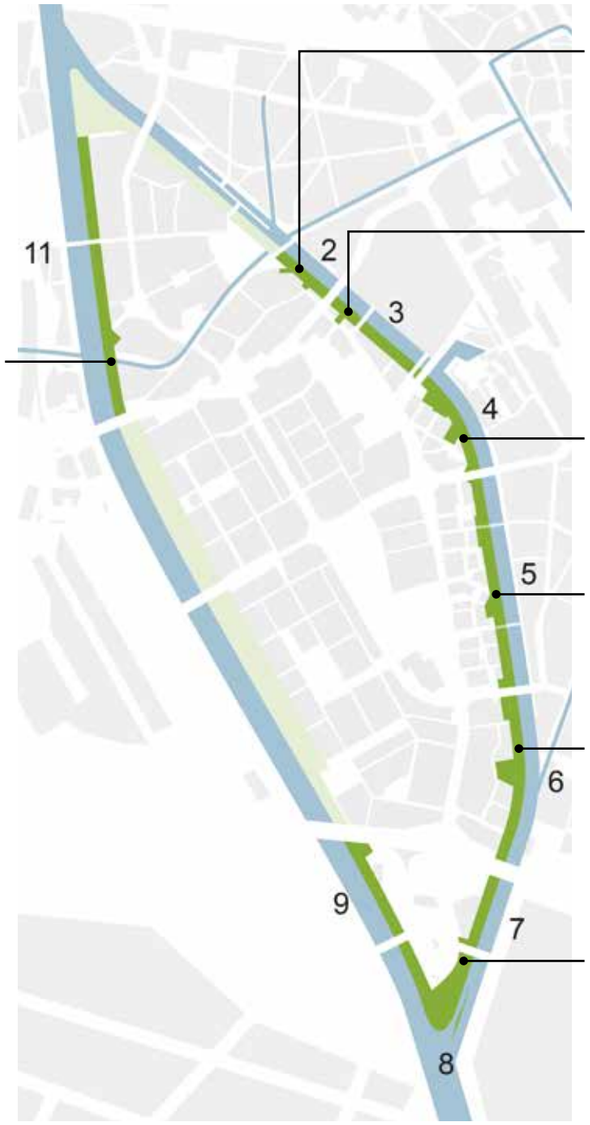
Naast de nieuwe acties die we gaan starten, loopt er ook veel werk door in de deelgebieden. In de kaarten op de volgende pagina’s is de bestaande inzet gericht op realisatie van het park opgenomen. Daarnaast staan de nieuwe acties die we als projectteam RSE de komende periode starten per deelgebied.



**PLANNING NIEUWE ACTIES 2024-2026**

| | WAT | WIE | WANNEER | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2024 | 2025 | 2026 |
| **DLG 1** | Verkenning en participatie Oog in Al | WNW/wijkbureau, EZ, SSM, RSE | | | |
| **DLG 2-3** | Mobiliteitsstudie Welgelegen (Sowetobrug) | WNW/Welgelegen, RSE | | | |
| **DLG 6** | Verkenning integraal project onderhoud Zeehaenkade | Mobiliteit (FV), BOR, RSE | | | |
| | >> Planvorming/uitvoering gezamenlijk project | Mobiliteit (FV), BOR, RSE | | | |
| | Ontwerp/planvorming aansluiting Socratesbrug op RSE | ZW/MWKZ, RSE | | | |
| | >> Uitvoering aansluiting Socratesbrug | ZW/MWKZ, RSE | | | |
| **DLG 7+8** | Verkenning scenario’s, anticiperen besluit A12-zone | ZW, Strategie, RSE | | | |
| **DLG 9** | Verkenning gezamenlijk plan realisatie Gelderlantlaan | RWS, RVB, RSE | | | |
| **DLG 10** | Toepassen profiel RSE op Rooseveltlaan | ZW/deelprojecten, RSE | | | |
| | Ontwikkelen plan vervangen inrichtingselementen | ZW, RSE | | | |
| | >> Aanschaf en plaatsing inrichtingselementen | ZW/wijkbureau, RSE | | | |
| | Ontwerp verbinden fietsroute P+R Papendorp - RSE | ZW/deelproject, RSE | | | |
| **DLG 11** | Ontwerp/participatie herinrichting D. Schippersbrug | WNW, RSE | | | |
| | >> Planvorming en uitvoering | WNW, RSE | | | |
| **Groen** | Onderzoek ecologie | Deelprojecten, SI, RSE | | | |
| **Com.** | Opstellen com. plan en strategie gebiedsmarketing | Communicatie, RSE | | | |
| **Lobby** | Intensiveren strategische lobby- en fondsenwerving | Subsidiebureau, RSE | | | |
| **Part.** | (Oriëntatie) oprichten/begeleiden stedelijke klankbordgroep | Communicatie, RSE | | | |
| **Mon.** | Organiseren monitoring | Onderzoek RSE | | | |

## Bestaande inzet: projecten die doorlopen tussen 2024 en 2026




**Welgelegen**
Realiseren park tussen Muntbrug en Ravellaan, onderdeel herinrichting Welgelegen

**Jaarbeurs**
Toewerken naar afspraken over realisatie park met Jaarbeurs, o.a. in omgevingsvisie

**Wagenaarkade**
Afronden Parkzone Den Hommel: fiets- en wandelroute, brug Leidsche Rijn

**Nieuwe Defensie**
Realisatie Defensiepark, ontwerp en inrichting parkzone oever Nieuwe Defensie

**Merwede**
Toewerken naar DO inrichtingsplan Merwede, volgens uitgangspunten RSE

**Zeehaenkade**
Vanuit RSE bijdrage leveren aan het opstellen van Omgevingsplan Fase 1 deelgebied 6

**A12-zone**
Input leveren aan de lopende MIRT-trajecten vanuit perspectief RSE



## Nieuwe acties die we starten tussen 2024 en 2026

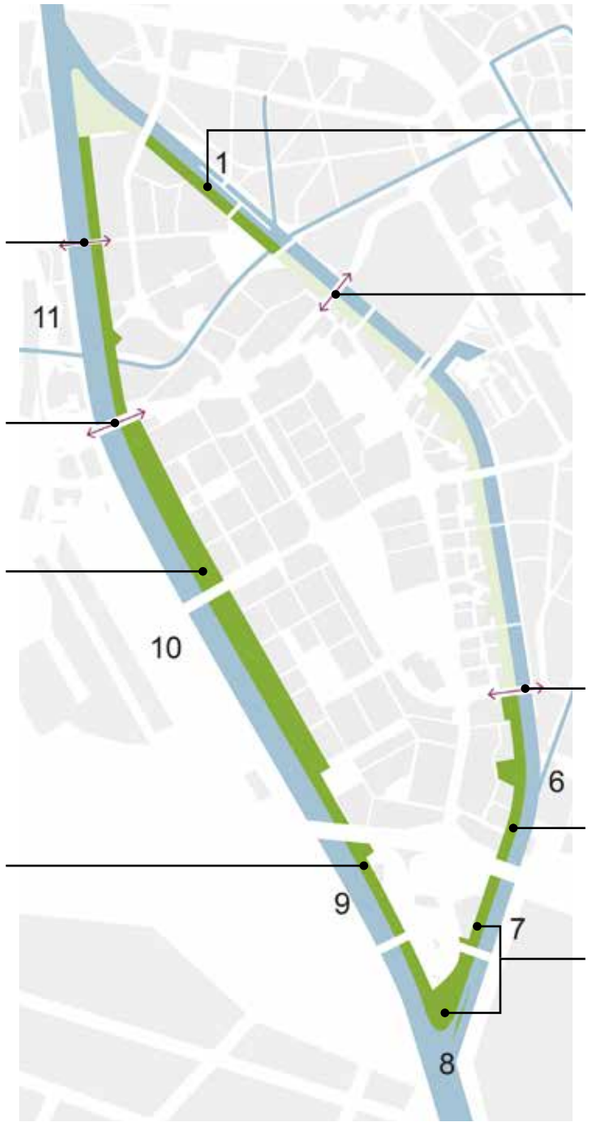
**Overig**
Onderzoek ecologie:
- advies groene parkzone
- uitwerken plan voor Natuurvriendelijke oever deelgebied 1 t/m 7

**Dafne Schippersbrug**
Schetsontwerp en participatie herinrichting onderdoorgang en knip

**De Meernbrug**
Ontwerp verbinden fietsroute P+R Papendorp met RSE via sporttrap

**Rooseveltboulevard**
Toepassen profiel RSE (ontwikkelkader 2022) op de Rooseveltlaan + plan voor inrichtingselementen

**Gelderlantlaan**
Verkenning met RVB en RWS naar een gezamenlijk plan voor deelgebied 9




**Oog in Al**
Verkennend onderzoek herinrichting Kanaalweg en onderdoorgang Spinozabrug

**Sowetobrug**
Mobiliteitsstudie Welgelegen onderdoorgang Sowetobrug

**Socratesbrug**
Ontwerp aansluiting Socratesbrug op het RSE

**Zeehaenkade**
Verkenning opstart integraal project onderhoud Zeehaen-kade (+ evt. vervolg)

**Winthontlaan & Zuidpunt**
Anticiperen op besluitvor-ming toekomst A12-zone d.m.v. scenariostudie




*Afbeelding: Impressie van deelgebied 4*

# 3. Uitwerking acties

## 3.1 Inzet en acties per deelgebied

Hierna volgt een totaaloverzicht van onze inzet per deelgebied. We maken inzichtelijk waar we samen met collega's en andere partners in lopende deelprojecten doorwerken aan de realisatie van het oeverpark. Daarnaast geven we een nadere toelichting op de nieuwe acties, die we starten tussen 2024 en 2026. Van ieder deelgebied is ook een kaartbeeld opgenomen. Hierbij de disclaimer dat deze beeld ambitie en zoekrichtingen weergeven op basis van kaders, maar nog geen bestuurlijk vastgestelde plannen specifiek voor dat gebied. De kaarten zijn indicatief en vooral bedoeld voor gesprek met betrokkenen in het ontwerpproces.



*Afbeelding: Deelgebied 1 Muntsluis*



### Deelgebied 1 - Kanaalweg Oog in Al

**Fase:** Initiatief

**Opgave:** Oeverpark inpassen in bestaande situatie, onderdoorgang Spinozabrug creëren.

**Aandachtspunten:**
- Strategie t.a.v. de woonboten, het autovrij maken en opheffen parkeren aan de Kanaalweg.
- Mogelijke weerstand vanwege overlast recreatie Muntsluiscomplex, onderzoek informeel/formeel zwemwater.
- Zoektocht naar oplossing voor herstel en behoud erfgoed Elevator Cereolfabriek.
- Onderzoeken onderdoorgang bruggenhoofd Spinozabrug (monumentale status), zodat kruising stadsboulevard niet meer nodig is.



**Nieuwe actie:** We voeren een verkennend onderzoek uit naar de realisatie van het oeverpark, inclusief (haalbaarheid) onderdoorgang Spinozabrug. We betrekken de buurt bij verkenning en planvorming, op basis van uitgangspunten Samen Stad Maken. Resultaat: een in de buurt gedragen plan van aanpak (ontwerp, planning, bekostiging), inclusief dekkingsvoorstel voor aanleg deelgebied 1 (raming € 5 mln.) en onderdoorgang Spinozabrug (raming € 7 mln.).

Medio 2024 werken we aan een aanvraag voor het Horizon Europe programma rondom participatie en co-design in de openbare ruimte. We werken samen met andere Europese steden en instellingen uit onder andere Engeland, Griekenland, Denemarken en Finland. Indien dit project wordt toegewezen zorgt het voor kennisuitwisseling en biedt het financiële ondersteuning. De inzet van innovatie methoden voor participatie en co-design zal zich dan ook richten op meerdere deelgebieden van RSE. Begin 2025 volgt bericht over gunning.

| | |
|---|---|
| **2024** | Aanvraag Horizon Europe programma New governance models for co-design |
| **2025** | Bij gunning start 4-jarig Horizon Europe project |
| **2026** | Bij afwijzing aanvraag EU-project start verkennend onderzoek |
| **2027-2030** | Mogelijke start realisatie kleinere delen Kanaalweg (o.v.) |
| **2030 e.v.** | Indien haalbaar prognose realisatie onderdoorgang Spinozabrug |

## Deelgebied 2: Kanaalweg Welgelegen

**Fase:** Planvorming

**Opgave:** Aanleg oeverpark tussen Muntbrug en Sowetobrug, deels als onderdeel van herinrichting Welgelegen.

**Aandachtspunten:**
- Deel tussen Muntbrug en Ravellaan onderdeel van onderhandeling over gebiedsontwikkeling Ravellaan Noord i.v.m. ambitie opschuiven erfgrens tot basisprofiel.
- Ambitie is om de Kanaalweg en onderdoorgang Sowetobrug autovrij te maken.

**Bestaande inzet voortzetten:** We realiseren het park tussen Muntbrug en Ravellaan als onderdeel van herinrichting/rioolvervanging Welgelegen door BOR.

**Nieuwe actie:** We organiseren een mobiliteitsstudie naar varianten waarbij zowel verdichting Welgelegen kan plaatsvinden als het realiseren van een autovrije Kanaalweg en onderdoorgang Sowetobrug.



| | |
|---|---|
| **2024** | - Herinrichting Welgelegen VO en DO<br>- Mobiliteitsstudie |
| **2025** | Realisatie herinrichting andere straten Welgelegen |
| **2026** | Realisatie Kanaalweg noordelijk deel |
| **2027-2030** | Stapsgewijze realisatie zuidelijk deel inclusief Sowetobrug afhankelijk van uitkomst mobiliteitsstudie |
| **2030 e.v.** | |



## Deelgebied 3: Kanaalweg Jaarbeurs

**Fase:** Planvorming

**Opgave:** Aanleg oeverpark uitwerken als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Jaarbeurs.

**Aandachtspunten:**
- Aanleg park onderdeel van breder gesprek en onderhandeling over bouwplannen Jaarbeurs (o.a. uitbereiding parkeerareaal tot 4.200 p.p.).
- Voor dit deelgebied is € 6 mln. beschikbaar: € 3 mln. subsidie BO Leefomgeving en € 3 mln. cofinanciering vanuit MGP (zie bijlage ‘Bekostiging realisatie’).
- Uitkomsten mobiliteitsstudie deelgebied 2 bepalend voor aanpak ten noorden van voetgangersbrug. Te verkennen is de optie om het parkaanleg in het zuidelijk deel van dit deelgebied tot bestaande garage mee te nemen bij realisatie deelgebied 4.

**Bestaande inzet voortzetten:** We werken gezamenlijk toe naar afspraken (en definitief schetsontwerp) in Omgevingsvisie en addendum op Ontwikkelovereenkomst 2016 met de Jaarbeurs.



| | |
|---|---|
| **2024** | Verkenning |
| **2025** | Omgevingsvisie en addendum |
| **2026** | Afhankelijk van uitkomsten verkenning en mobiliteitsstudie gefaseerde realisatie |
| **2027-2030** | |
| **2030 e.v.** | |

## Deelgebied 4: Nieuwe Defensie

**Fase:** Realisatie

**Opgave:** Aanleg oeverpark als onderdeel van de gebiedsontwikkeling van Nieuwe Defensie en Wilhelminawerf.

**Aandachtspunten:**
- Mogelijke vertraging verkoop bouwblokken Nieuwe Defensie heeft effect op planning aanleg, omdat de Kanaalweg dan langer wordt gebruikt voor bouwlogistiek.
- Er is sprake van kostenverhogingen, zoals kosten voor verwijderen teerhoudend asfalt en verleggen kabels. Inschatting extra kosten aanleg natuurvriendelijke oever passen niet in grondexploitatie.

**Bestaande inzet voortzetten:** We werken door aan ontwerp en kostenramingen t.b.v. inrichting van de parkzone (beplanting, biodiversiteit, wetering, etc.) op weg naar realisatie. We maken een schetsontwerp voor het deel tussen de Wilhelminawerf en de Balijebrug. We realiseren de brede parkruimte Defensiepark naast Villa Jongerius.



| | |
|---|---|
| **2024** | Start aanleg Defensiepark |
| **2025** | Schetsontwerp zuidelijk deel |
| **2026** | Prognose start aanleg oever Nelson Mandelabrug - Wilhelminawerf (Q2/3) |
| **2027-2030** | |
| **2030 e.v.** | |



## Deelgebied 5: Merwede

**Fase:** Planvorming

**Opgave:** Aanleg oeverpark als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Merwede.

**Aandachtspunten:**
- De natuurvriendelijke oever valt buiten de scope van de gebiedsontwikkeling. Hiervoor dient aanvullende dekking te worden gezocht.
- Prognose start aanleg eerste deel park gekoppeld aan tijdige start bouw, oplevering nieuwe fiets- en wandelbruggen en eerste cluster van woningen.

**Bestaande inzet voortzetten:** We stemmen af met het deelproject over het overnemen van ontwerpprincipes en inrichtingselementen RSE in het DO inrichtingsplan van de gebiedsontwikkeling. Met de roeiverenigingen blijven we afstemmen over park- en oeverinrichting langs de voor roeiers relevante deelgebieden 2 t/m 6 waaronder de ‘gouden kilometer’ in deelgebied 5 (uitwerking roeicoachpad, natuurvriendelijke oever, etc.)



| | |
|---|---|
| **2024** | Afronden DO inrichtingsplan |
| **2025** | |
| **2026** | |
| **2027-2030** | Start aanleg eerste deel park |
| **2030 e.v.** | |

## Deelgebied 6: Zeehaenkade tot A12



**Fase:** Planvorming

**Opgave:** Aanleg oeverpark als onderdeel van de organische gebiedsontwikkeling tot een gemengd stedelijk gebied.

**Aandachtspunten:**
- Door versnipperd grondeigendom en diverse type grondeigenaren wordt voor deelgebied 6 uitgegaan van een organische (gefaseerde) gebiedsontwikkeling. Eveneens staat de businesscase van de gebiedsontwikkeling financieel onder druk.
- Er is een Nota van Uitgangspunten vastgesteld voor de gebiedsontwikkeling in deelgebied 6, waarin RSE is opgenomen als bovenwijkse voorziening. Voor het meest kansrijke subgebied aan het Merwedekanaal (‘Fase 1’), wordt een Omgevingsplan opgesteld. Vaststelling door gemeenteraad vindt naar verwachting plaats voor september 2025.

**Bestaande inzet voortzetten:** We leveren vanuit het perspectief van het park een inhoudelijke bijdrage aan het opstellen van het Omgevingsplan voor Fase 1: de oostkant van deelgebied 6, grenzend aan het Merwedekanaal.

**Nieuwe acties:**
- We schakelen een kwartiermaker in die verkent of kansen liggen voor integrale herinrichting, gekoppeld aan gepland onderhoud aan de Zeehaenkade (samen met BOR en Mobiliteit (Fiets & Voetganger). Kans om (deel) profiel van RSE aan te leggen, en kade mogelijk gefaseerd autovrij te maken (in afstemming met de bedrijven).
- We maken een ontwerp voor een aansluiting van het fiets- en wandelpad van de Socratesbrug op het RSE en zetten stappen richting realisatie.

| | |
|---|---|
| **2024** | - Verkenning maken eerste schetsontwerp<br>- Op- en afrit Socratesbrug: variantenstudie/schetsontwerp wordt uitgewerkt naar VO (Q3) |
| **2025** | - Afhankelijk van uitkomst verkenning toepassen profiel RSE tijdens onderhoud Zeehaenkade (v.a. Q4)<br>- Op- en afrit Socratesbrug: DO, uitvoering<br>- Vaststellen Omgevingsplan met uitgangspunten RSE |
| **2026** | |
| **2027-2030** | |
| **2030 e.v.** | |



## Deelgebied 7: Winthontlaan & Deelgebied 8: Zuidpunt



**Fase:** Initiatief

**Opgave:** De parkaanleg in deelgebied 7 en 8 hangen in belangrijke mate samen met de richting van de ontwikkeling van de A12-zone. De zuidpunt geldt als een markante plek die vraagt om een bijzondere stedelijke functie.

**Aandachtspunten:**
- Er lopen twee trajecten die bepalend zijn voor de toekomst van het gebied ten zuiden van de A12: de MIRT-verkenning OV en Wonen en het MIRT-onderzoek A12-zone en Rijnenburg i.o.v. U Ned. Op basis van de uitkomsten daarvan wordt een besluit genomen over de toekomst van het gebied.
- Besluitvorming over de richting van de transformatie – blijft bedrijvigheid dominant of wordt het gebied getransformeerd naar wonen – is in belangrijke mate bepalend voor hoe en wanneer het oeverpark kan worden gerealiseerd.

**Bestaande inzet voortzetten:** We leveren input aan de lopende MIRT-trajecten vanuit het perspectief van het toekomstig oeverpark.

**Nieuwe actie:** We anticiperen op mogelijke uitkomsten besluitvorming toekomst A12-zone d.m.v. het inventariseren van o.a. eigendomssituatie, onderhoud (BOR), verkeersprojecten, vergunningen bedrijven; analyse van de gevolgen voor aanleg RSE in zowel scenario ‘bedrijvigheid’ als scenario ‘wonen’ v.w.b. kosten en financiële grondslag, evt. andere inrichting/gebruik, realisatietermijn, etc. We brengen beide scenario’s in kaart.

| | |
|---|---|
| **2024** | - Maken analyse en globale schets<br>- Oplevering MIRT-verkenning OV en Wonen en MIRT-onderzoek A12-zone en Rijnenburg (Q4) |
| **2025** | Uitwerking van de plannen door het Rijk, de provincie en/of de gemeenten |
| **2026** | Besluitvorming college en raad |
| **2027-2030** | |
| **2030 e.v.** | |

## Deelgebied 9: Gelderlantlaan




**Fase:** Initiatief

**Opgave:** In samenhang met de transformatie van de A12-zone aanleg oeverpark langs het hoofdkantoor van Rijkswaterstaat (RWS) en verbeteren onderdoorgang Galecopperbrug, zodat de parkzone aansluit op de Rooseveltboulevard in Kanaleneiland.

**Aandachtspunten:**
- RWS werkt o.b.v. een masterplan aan de renovatie van het hoofdkantoor. Voor de zone direct rond het gebouw is het Rijksvastgoed Bedrijf (RVB) verantwoordelijk. Momenteel is men hier bezig met aanpassing van de groeninrichting.
- Samenhang met aanpak deelgebied 7 en 8 (zie boven).

**Nieuwe actie:** We zoeken samenwerking met RWS en RVB om te verkennen of en hoe we tot een gezamenlijk plan kunnen komen voor de uitrol van het RSE ter hoogte van de Gelderlantlaan.

| | |
|---|---|
| **2024** | Aftrap proces met RWS, RVB, GU/gebied, PT RSE. Vervolg afhankelijk van uitkomsten. |
| **2025** | |
| **2026** | |
| **2027-2030** | |
| **2030 e.v.** | |



## Deelgebied 10: Kanaleneiland - Rooseveltboulevard



**Fase:** Deels uitgevoerd

**Opgave:** De Rooseveltboulevard is in de periode 2016-2018 conform de uitgangspunten van het ontwikkelingskader parkzone ARK (2016) heringericht als groene parkruimte. We werken toe naar het eindbeeld conform profiel in het ontwikkelkader RSE (2022) door mee te liften met ingrepen in de openbare ruimte in Kanaleneiland en zo het parkprofiel uit te rollen.

**Aandachtspunten:** Naast de 'upgrade' in dit deelgebied naar uitgangspunten ontwikkelkader 2022, resteren ook nog: verbeteren onderdoorgang en verbinden De Meernbrug, zie onderstaande actie voor verbinden fietsroute P+R Papendorp – centrum met RSE; en aanpak onderdoorgang van de Prins Clausbrug.

**Nieuwe acties:**
- We werken toe naar het profiel van RSE (cf. ontwikkelkader 2022) door asfalt met een leemkleur (toplaag) als verharding op de Rooseveltlaan op te nemen in de herinrichtingsplannen Vasco da Gama e.o., Afrikalaan e.o., Bernadottelaan e.o. en Van Heuven-Goedhartlaan e.o. We nemen ook in de plannen stappen op om in de toekomst (haaks)parkeren aan de parkzijde te verminderen, zodat zicht op en beleving van het park verbeteren.
- We maken een plan om inrichtingselementen zoals bankjes en verlichting die zorgen voor een samenhangend oeverpark op natuurlijke momenten te vervangen door elementen die onderscheidend zijn voor RSE (zie bijlage uitwerking ontwikkelkader). We zoeken naar dekkingsbronnen voor de uitvoering daarvan.
- In het huidige ontwerp van de nieuwe fietsroute P+R Papendorp naar het centrum zit als verbinding met het oeverpark een basistrap met fietsgoot. We maken een eerste ontwerp van een brede sporttrap die zorgt voor een aantrekkelijke verblijfsruimte en levendigheid rondom de onderdoorgang van de De Meernbrug. Ook stellen we een globale kostenraming op.

| | |
|---|---|
| **2024** | - Input leveren vanuit RSE in plannen voor herinrichtingen Vasco da Gama e.o. (VO), Afrikalaan e.o. (IPvE), Bernadottelaan e.o. (DO/bestek) en Van Heuven-Goedhartlaan e.o. (IPvE)<br>- Opstellen plan voor vervanging inrichtingselementen<br>- Verbinding fietsroute P+R Papendorp: ontwerp en kostenraming sporttrap, IPvE naar college/raad |
| **2025** | - Uitvoering herinrichting Bernadottelaan v.a. 2025 e.v.<br>- Afhankelijk van akkoord op ontwerp, zoeken dekking en aanhaken proces fietsroute P+R Papendorp (VO en DO). |
| **2026** | - Uitvoering fietsroute P+R Papendorp.<br>- Uitvoering herinrichting Vasco da Gamalaan v.a. 2026 e.v. |
| **2027-2030** | Uitvoering overige herinrichtingen openbare ruimte Kanaleneiland |
| **2030 e.v.** | Aanpak onderdoorgang Prins Clausbrug |

## Deelgebied 11: Johan Wagenaarkade

**Fase: Deels uitgevoerd**

**Opgave:** De Johan Wagenaarkade is in de periode 2020-2022 conform de uitgangspunten van het ontwikkelingskader parkzone ARK (2016) heringericht. De focus ligt de komende jaren op het afronden van parkzone Den Hommel en het verbinden van Oog in Al met Kanaleneiland door middel van een fiets- en wandelpad volgens het profiel uit het ontwikkelkader 2022.

**Bestaande inzet voortzetten:** We ronden parkzone Den Hommel af door het aanleggen van een fiets- en wandelroute Hommel en achter de tennisvelden en het denksportcentrum conform ontwikkelkader 2022. Daartoe komen we tot een grondruil met eigenaren woning Sluis en leggen een (uitneembare) fiets- en wandelbrug aan over de Leidsche Rijn bij het sluiscomplex.

**Nieuwe actie:** We werken met de buurt toe naar een adviserend schetsontwerp inclusief advies en kostenraming voor de invulling van het gedeelte van de Johan Wagenaarkade vanaf de zijstraat Victor Hugoplantsoen tot en met de onderdoorgang van de Daphne Schippersbrug. Na akkoord werken we het ontwerp uit naar VO en DO, en uiteindelijk realisatie.



| | |
|---|---|
| **2024** | - Parkzone Den Hommel: verwerving grond sluiswoning (o.v.), advies en ontwerp brug<br>- Onderdoorgang Dafne Schippersbrug: participatie, schetsontwerp, VO |
| **2025** | - Parkzone Den Hommel: VO en DO<br>- Onderdoorgang Dafne Schippersbrug: DO |
| **2026** | - Uitvoering inrichting parkzone, fiets- en wandelpad en realisatie nieuwe brug<br>- Uitvoering herinrichting bij Dafne Schippersbrug |
| **2027-2030** | |
| **2030 e.v.** | |



## Deelgebied 12: Noordpunt

**Fase:** Deels uitgevoerd

**Opgave:** De noordpunt is conform de uitgangspunten van het ontwikkelingskader parkzone ARK (2016) in de periode 2017-2019 heringericht als parkzone. Aan de zijde van het Merwedekanaal tussen Strand Oog in Al (SOIA) en de Spinozabrug, ter hoogte van woonwagenkamp en Stadstuin Kanaalweg moet het park nog worden gerealiseerd.



| | |
|---|---|
| **2024** | |
| **2025** | |
| **2026** | |
| **2027-2030** | |
| **2030 e.v.** | Planvorming en realisatie parkzone tussen SOIA en Spinozabrug, incl. onderzoek naar mogelijke fiets- en wandelbrug naar het stadsstrand over Merwedekanaal |

## 3.2 Projectondersteunende activiteiten

Naast inzet die direct gelinkt is aan de (voorbereiding van) de uitvoering per deelgebied, starten we in de periode 2024-2026 ook nieuwe projecten die niet gericht zijn op specifieke plekken, maar ondersteunend zijn aan het gehele project. Hieronder worden ze nader toegelicht, met uitzondering van acties m.b.t. monitoring, die worden toegelicht in het volgende hoofdstuk.

### Lobby en fondsenwerving

Ondanks de maatschappelijke meerwaarde, is groen de facto een kostenpost. Het organiseren van dekking voor RSE wordt steeds ingewikkelder. In bijlage staan de bekostigingsstrategieën van het oeverpark beschreven. Bij iedere mogelijkheid is (in een kader) ook beschreven wat beperkingen zijn van die specifieke dekkingsbron, bijvoorbeeld bezuinigingen voor wat betreft de bekostiging via de voorjaarsnota. Anno 2024 resteert nog een forse investeringsopgave voor RSE, zowel voor de inrichting van de parkzone inclusief natuurvriendelijke oever aan het Merwedekanaal, als het verbinden van de deelgebieden; zie par. 4.3 voor het totaaloverzicht. Bijdragen van andere overheden worden steeds belangrijker. Daarom intensiveren we de komende jaren onze lobby-inspanningen gericht op het verkrijgen van subsidies.

### Communicatie

Het is noodzakelijk om de komende jaren te investeren in vergroten van de bekendheid van het oeverpark omwille van het verbeteren van positionering en draagvlak onder bewoners, ondernemers en ontwikkelaars. We investeren in het vergroten van de bekendheid van RSE. We stellen in 2024 een kernverhaal van RSE op, samen met collega's van Utrecht Marketing. Daarin vertellen we waarom we dit park aanleggen, wat het bijzonder maakt en wat de planning is. Het verhaal is bedoeld als basis voor communicatie en participatie over het park richting en met bewoners, bezoekers, ondernemers, ontwikkelaars en collega's van de gemeente. In 2025 stellen we op basis daarvan een marketingcommunicatieplan op met een mix van marketingcommunicatiemiddelen. We schakelen hiervoor een marketingbureau in. Specifieke expertise is noodzakelijk omdat de realisatie van RSE zich kenmerkt door een langjarige ontwikkeling, in een groot gebied met deelgebieden (en deelprojecten) die zich in een andere fase bevinden en uiteenlopende groepen omwonenden en gebruikers die we gericht willen informeren en betrekken.

### Participatie

Het betrekken en activeren van omwonenden en andere stakeholders is cruciaal voor het boeken van voortgang in de aanleg én het ontwikkelen van een betekenisvol park voor alle Utrechters, dat kan rekenen op draagvlak en eigenaarschap. We intensiveren daarom onze inspanningen op het terrein van participatie. Daarbij gaat het niet per se om meer participatie, maar eerder om slimmer participeren conform het herziene beleid 'Samen Stad Maken'. Hoewel er qua ontwerp en inrichting van het park al de nodige keuzes zijn gemaakt, is er voldoende ruimte voor omwonenden om invulling te geven aan het deel waar zij dichtbij wonen. Bijvoorbeeld als het gaat om het eigen karakter van gebieden, het bewaken van de balans tussen rust en reuring en programmering van activiteiten/initiatieven gericht op gebruik en beleving (sport, cultuur, etc.).

We starten in deelgebied 1 (zie par. 3.1). We werken daarbij nauw samen met de wijkbureaus. Daarnaast onderzoeken we de haalbaarheid van het oprichten van een stedelijke klankbordgroep met deelname van een mix van belanghebbenden. Deze groep kan reflecteren op plannen en schetsontwerpen, of meedenken over een goede programmering van specifieke plekken. De groep kan wellicht ook een rol spelen in het vertellen van het verhaal van het park in de stad.



### Onderzoek ecologie

Indien soortgelijke opgaven of behoeften in meerdere deelgebieden spelen, bundelen we deze en pakt het projectteam RSE een meer coördinerende rol. In dat kader werken we de komende periode door aan het begeleiden van een onderzoek naar ecologie, mede naar aanleiding van de raadsmotie biodiversiteit (2022/M255). Het betreft (1) een ecologisch advies over de groene parkzone van het hele Rondje; (2) een visie op het realiseren van een natuurvriendelijke oever aan Merwedekanaal (deelgebieden 1 t/m 7), waaronder inzicht in kansrijke maatregelen en barrières; en (3) een uitgewerkt plan voor deelgebieden die het meest gevorderd zijn in de realisatie (in eerste instantie deelgebied 4), waarbij we meer gericht kijken naar kansrijke maatregelen (ecologische opbrengst vs. kosten) op basis van de situatie ter plekke.



*Afbeelding: Deelgebied 10 Rooseveltboulevard*



*Afbeelding: Impressie van deelgebied 6*

# 4. Monitoren, sturen en verantwoorden

## 4.1 Organiseren monitoring

Het programma ‘Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed’ in de programmabegroting heeft als doelstelling ‘extra groen dat bijdraagt aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en/of recreatie voor mensen en dieren’. Daardoor blijft de hoeveel groen en water in de stad gelijke tred houden met de stedelijke ontwikkeling. De effectindicator die wordt gevolgd via de begroting is de hoeveelheid (m2) openbaar groen en water per huishouden in de stad (realisatie 2022 was 103 m2, doelstelling voor 2026 is 105 m2). In het kader van het Duurzaamheidsverslag worden stadsbreed een aantal indicatoren gemeten, waaraan we met de realisatie van het oeverpark aan bijdragen, namelijk het verbeteren van de luchtkwaliteit, het verminderen van geluidsoverlast, het klimaatbestendiger maken van de stad, en het toevoegen van het aantal vierkante meters groen per huishouden.

In de periode 2024-2026 werken we aan het beter organiseren van onze monitoring, waarbij we zoveel mogelijk aansluiten bij lopende initiatieven. Doordat we op een slimmere manier informatie over het toevoegen van m2 groen gaan verzamelen en inzichtelijk gaan maken (mogelijk via een dashboard), beschikken we straks doorlopend over accurate informatie, bijvoorbeeld voor het Duurzaamheidsverslag. Aanvullend willen we weten in hoeverre de aanleg van het park bijdraagt aan de biodiversiteit. Ten slotte zijn we ook benieuwd naar (de groei van) het aantal gebruikers, hoe verschillende groepen van het park gebruikmaken, hoe ze het waarderen en het beleven, en inzicht in de betrokkenheid van bewoners en andere stakeholders bij de ontwikkeling van het park. Deze informatie hebben nodig om tussentijds bij te kunnen sturen en om de noodzaak van het oeverpark nog beter te kunnen onderbouwen richting stakeholders.

We informeren het college en de raad via een jaarlijkse brief (voorjaar). Daarnaast via het bijhouden van de genoemde indicatoren in het Duurzaamheidsverslag. Informatie over de voortgang van de afzonderlijke deelprojecten waarin de realisatie van RSE wordt meegenomen vindt plaats via het MPR.



## 4.2 Risico’s

In de volgende tabel worden de belangrijkste risico’s en maatregelen om het risico (of de gevolgen daarvan) te verkleinen beschreven in de realisatie van het oeverpark.

| RISICO’S | MAATREGELEN |
|---|---|
| **1. De gemeente is voor de realisatie van het oeverpark afhankelijk van de voortgang van deelprojecten, medewerking van marktpartijen en onvoorziene situaties die zich tijdens de uitvoering kunnen voordoen.** Dit maakt de uitvoering en voortgang van de realisatie kwetsbaar. Zo kan in een deelproject waarbij we meeliften met een gebiedsontwikkeling een vertraging in de woningbouw betekenen dat het park ook later wordt aangelegd. In andere ontwikkelingen komt de businesscase niet rond (door de marktsituatie), of biedt die weinig ruimte voor een bijdrage. | • Nauwe afstemming met projectteams van deelprojecten over vooruitzichten en met een open blik meedenken over creatieve manieren om bijvoorbeeld aanleg te faseren of gebied alvast een tijdelijke groene inrichting te geven.<br>• Tegen gunstige voorwaarden verwerven van de (oevers van het) Merwedekanaal van het Rijk om, vooruitlopend op (evt. vertraagde) start woningbouw, toch al delen van het park aan te leggen. |
| **2. Dekking is nog niet compleet, en bekostiging wordt uitdagender door een aantal ontwikkelingen.** Voor de realisatie van het volledige oeverpark zoeken we nog ca. €40 mln. De bekostiging van het park wordt steeds uitdagender door bezuinigingen op de gemeentebegroting, gebrek aan specifieke subsidiemogelijkheden voor groen bij het Rijk en achterblijvende financiële afdrachten van marktpartijen. | • We intensiveren onze (lobby)inspanningen gericht op fondsenwerving/subsidies bij andere overheden in Nederland en Europa de komende periode (zie par. 3.2).<br>• Financiële tekorten op de gemeentebegroting zijn van invloed op het tempo van de uitvoering. Dan wordt er gefaseerd, waarbij 2035 als streefdatum voor volledige oplevering mogelijk uit beeld verdwijnt.<br>• Het nieuwe Fonds Bovenwijkse Voorzieningen moet nog gevuld worden en in de periode t/m 2026 kan er nog geen beroep op worden gedaan. Het oeverpark is ‘casco van de stad’ en in de periode na 2026 biedt het naar verwachting perspectief.<br>• Als er geen zicht is op dekking voor de aanleg van het park in een deelgebied, beperken we zoveel mogelijk inzet vanuit team RSE in de planvoorbereiding. Soms zal het echter nodig zijn om schetsontwerpen iets verder uit te werken ten behoeve van fondsenwerving. |

## 4.3 Financiën

### Dekking acties uitvoeringsprogramma

De nieuwe acties in dit uitvoeringsprogramma gericht op planvoorbereiding door leden van het projectteam RSE zijn volledig gedekt vanuit het Programma Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed doelstelling Extra Groen (Meerjaren Groen Programma). Dit budget 'Plankosten RSE' is bedoeld voor ontwerp, onderzoek, planvorming en -begeleiding. Het budget betreft €250.000,- per jaar. Opgeteld gedurende de looptijd van dit uitvoeringsprogramma van medio 2024 tot eind 2026 gaat het om een bedrag van €625.000,-.

In de onderstaande tabel is te zien welke kosten en dekking horen bij de nieuwe acties en de overige inzet van leden van team RSE gericht op planvoorbereiding en ondersteunde activiteiten voor het gehele project RSE (o.a. lobby- en fondsenwerving en communicatie). Planvoorbereiding voor de aanleg van het park maakt ook onderdeel uit van planprocessen in de lopende deelprojecten, bijvoorbeeld het DO inrichtingsplan voor de ontwikkeling Merwede. Adviseurs van team RSE schrijven dan naast uren op het budget Plankosten RSE ook uren op de planbudgetten van die deelprojecten. Dit gedeelte van de totale kosten voor planvoorbereiding is niet zichtbaar in de tabel.

De bedragen in de tabel zijn indicatief. We hebben een inschatting gemaakt, maar verschuiving van middelen tussen deelgebieden, acties en jaren is mogelijk.

### Dekkingsbronnen

De realisatie van oeverpark RSE kent meerdere dekkingsbronnen:

- Programma Ontwikkelen en Wonen voor iedereen:
  - doelstelling Stedelijke omgeving: een omgeving die bijdraagt aan de randvoorwaarden voor een prettig en gezond leven. Dit betreft de bijdrage vanuit de gebiedsontwikkelingen.
- Programma Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed:
  - doelstelling Extra Groen: Meerjaren Groen Pro gramma
  - doelstelling Water- en rioleringssystemen. Dit betreft de bijdrage vanuit Beheer Openbare Ruimte voor ruimtelijke ingrepen zoals herinrichting van wege rioolvervanging.
- Externe dekkingsbronnen. Dit betreft voornamelijk subsidies vanuit andere overheden.
- Mogelijk toekomstige bijdragen die samenhangen met de mogelijke overdracht van het Merwedekanaal (onder voorbehoud).

De planvoorbereiding door team RSE staat centraal in dit uitvoeringsprogramma. De planvoorbereidingskosten zoals opgenomen in de onderstaande tabel vormen slechts een fractie van de totale kosten voor de feitelijke aanleg van het park. Om toch een zo volledig mogelijk beeld te geven van de financiën van de realisatie van RSE hebben we de bijlage 'Bekostiging realisatie Rondje Stadseiland' opgenomen. Daarin geven we inzicht in de bekostiging van de uitvoering en de beheerkosten die samenhangen met de realisatie van het oeverpark.



**DEKKING KOSTEN UITVOERINGSPROGRAMMA (Planvoorbereiding projectteam RSE)**

| | Voortzetten bestaande inzet en nieuwe acties | Dekking uit budget Plankosten RSE | Nadere toelichting |
|---|---|---|---|
| DLG 1 | Verkenning en participatie Oog in Al | €100.000,- | Dekking mogelijk via Horizon Europe |
| DLG 2 | Mobiliteitsstudie Welgelegen + planbegeleiding | €20.000,- | Plus €15.000,- gebiedsbudget WNW voor extern onderzoek |
| DLG 3/4/5 | Bijdrage planvoorbereiding door Team RSE | €84.000,- | Ook voor evt. inzet onvoorzien deelgebied 12 |
| DLG 6 | - Planvorming aansluiting Socratesbrug<br>- Verkenning + planvorming Zeehaenkade | €22.000,- | |
| DLG 7/8/9 | - Verkenning scenario's A12-zone<br>- Verkenning gezamenlijk plan Gelderlantlaan | €30.000,- | Bijdrage externe partners deelgebied 9 o.v. |
| DLG 10 | - Toepassen profiel RSE op Rooseveltlaan<br>- Plan vervangen inrichtingselementen<br>- Verbinden fietsroute P+R Papendorp – RSE | €38.000,- | |
| DLG 11 | Ontwerp en participatie Dafne Schippersbrug | €21.000,- | Herinrichting onderdoorgang |
| Project | Algemene projectkosten | €100.000,- | Coördinatie, afstemming gebieden/bestuur, etc. |
| Lobby | Lobby- en fondsenwerving | €25.000,- | Zie par. 3.2 |
| Communicatie | Communicatieplan en gebiedsmarketing | €50.000,- | |
| Participatie | Stedelijke klankbordgroep | €20.000,- | |
| Groen | Onderzoek ecologie | €100.000,- | |
| Monitoring | Organiseren monitoring | €15.000,- | Zie par. 4.1 |
| | TOTAAL | €625.000,- | |






*Afbeelding: Impressie van overgang tussen deelgebied 10 en 11*

# Bijlage: Nadere uitwerking ontwikkelkader Rondje Stadseiland

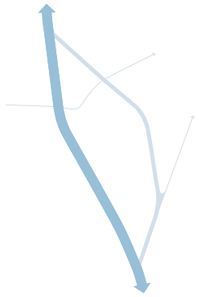
In het ontwikkelkader Rondje Stadseiland (2022) zijn de leidende principes voor het oeverpark vastgesteld. Deze principes vormen de basis voor een robuust groen, samenhangend en herkenbaar oeverpark. Het realiseren van een groot nieuw oeverpark midden in de bestaande stad is een langjarige en complexe opgave. Realisatie vindt plaats in vele verschillende vervangingsopgaven, projecten, gebiedsontwikkelingen en initiatieven waarbij vele verschillende stakeholders en belangen een rol spelen. Deze opgave vraagt om een specifieke ontwerpstrategie en sturing in zowel de realisatie- als de beheerfase waarbij, indien nodig, actualisatie plaats vindt. In deze nadere uitwerking laten we zien hoe het park in vier thema's is opgebouwd en geven we met bijbehorende ontwerpprincipes meer duidelijkheid voor de realisatie in (deel)projecten.

De ontwerpprincipes beschrijven de gewenste beeldkwaliteit en gebruikswaarde van het oeverpark, met als doel een herkenbare vormgeving en inrichting van de parkruimte. De ontwerpprincipes (met concrete elementen en materialen) vormen het uitgangspunt bij de start van ontwerpprocessen en worden daar verder uitgewerkt en ingepast. Over de ontwerpprincipes vindt afstemming plaats met de betreffende assetmanagers. Afhankelijk van de lokale omstandigheden kan er (bij uitzondering) aanleiding zijn om iets anders op te lossen waarbij het doel van een robuust groen, samenhangend en herkenbaar oeverpark niet uit het oog wordt verloren. Elke twee jaar, bij het vaststellen van een nieuw uitvoeringsprogramma vindt actualisatie plaats. Specificaties van het oeverpark worden steeds concreter en completer en we nemen hier op wat we afspreken, ontwikkelen en leren.

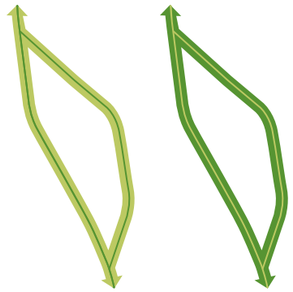
Vanwege de complexiteit in de realisatie van het oeverpark zullen zich situaties voordoen waarin we alleen tijdelijk of slechts gedeeltelijk invulling kunnen geven aan de inrichting van het park. Soms zal er bijvoorbeeld in eerste instantie slechts beperkt ruimte beschikbaar zijn, zijn bestaande materialen nog niet afgeschreven, zijn er niet direct financiële middelen beschikbaar of blijft autoverkeer vooralsnog gebruik maken van de recreatieve route. We geven prioriteit aan het realiseren van een robuuste, groene parkruimte waar mogelijk, onderzoeken wat voor de verdere inrichting tijdelijk mogelijk is en 'omarmen imperfecties' in ontwerp om stappen in de realisatie van het park te blijven maken.

Van leidende principes ontwikkelkader RSE (2022)

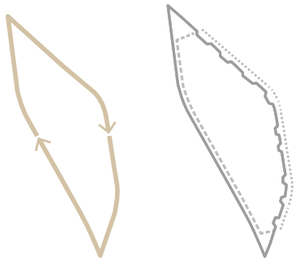
Naar concrete ontwerpprincipes in de nadere uitwerking in vier stappen



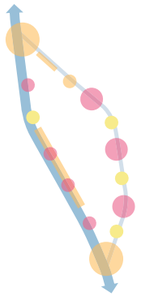
Water en oevers openbaar



Robuuste parkzone + Biodiversiteit

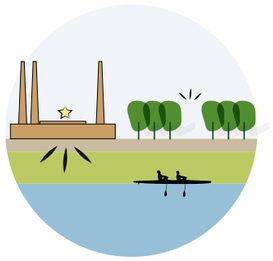


Continue route + Eenheid in toepassing van materialen en meubilair



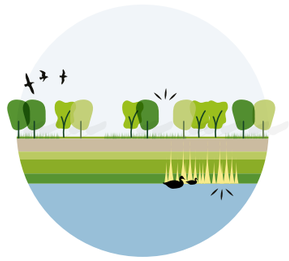
Evenwicht in (soort) activiteiten en bestemmingen

## 1. Water als icoon



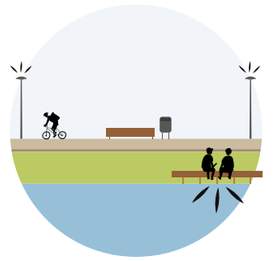
De kwaliteit van het park wordt gevormd door de zichtbaarheid en beleving van het water van de twee kanalen en de bijzonderheden uit het verleden. Tezamen vormen ze het vertrekpunt voor het oeverpark.

## 2. Robuuste parkzone en biodiversiteit



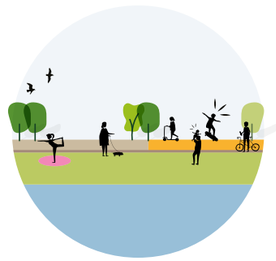
De basis van het park wordt gevormd door een robuust groen 'tapijt' met een diversiteit aan beplanting en bomen, dat ruimte biedt aan biodiversiteit en bijdraagt aan klimaatadaptatie. Het park biedt daarbij ook ruimte voor natuurlijke dynamiek.

## 3. Herkenbare inrichting

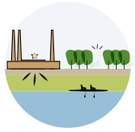


De continue route en eenheid in toepassing van materialen en meubilair zorgen voor een samenhangend en herkenbaar oeverpark. Hierbij is eenvoud de kracht. De inrichtingselementen versterken de beleefbaarheid van het water en groen.

## 4. Samen thuis in het oeverpark



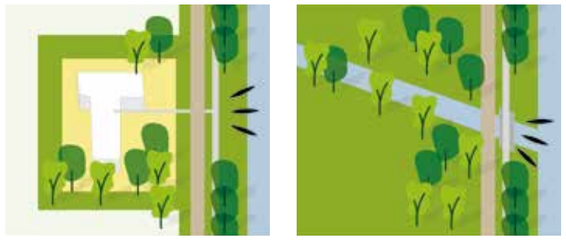
Het oeverpark biedt rust, de mogelijkheid om te ontsnappen aan de stedelijke hectiek en tegelijkertijd ruimte voor reuring en flexibiliteit voor divers gebruik en (tijdelijke) programmering. Samen met betrokkenen geven we invulling aan het oeverpark.



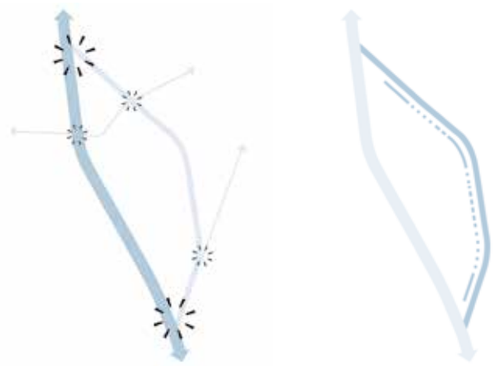
# 1. Ontwerpprincipes Water als icoon

*Motie: M256 Laat geschiedenis van de wijk zien*

**Erfgoed**
- Ergoed/bijzondere bebouwing komt in/aan het groen te liggen om zo onderdeel te laten zijn van het park. De bebouwing heeft (ook) een voorkant in/aan het park en bij voorkeur een publieke functie.
- Verkavelingsstructuur en relicten in het groen zorgen voor plekken waarbij het (industrieel) verleden ervaarbaar wordt.
- Historische bomenrijen en boomgroepen blijven als structuur behouden, maar worden meer divers (met soorten met eenzelfde kroonomvang en eindbeeld) of meer open als een boom moet worden vervangen.

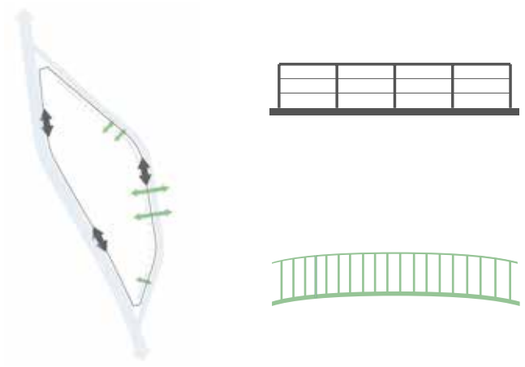


**Kanalen en waterwegen**
- Bijzondere plekken in het park daar waar waterwegen (en bijbehorende historische routes naar de binnenstad) bij elkaar komen.
- Wetering zoveel mogelijk terugbrengen in de vorm van watergang of wadi/verlaagde groenstrook.



**Bruggen**
- Nieuwe bruggen voor voetgangers en fietsers zijn in vormgeving en uitstraling onderdeel van een familie.
- De bruggen hebben een ranke, subtiele en eigentijdse vormgeving en openheid en (verge)zicht op het water wordt zoveel mogelijk behouden.
- We maken onderscheid in twee typen bruggen:

1. Bruggen als onderdeel van de recreatieve route RSE (noordzuid richting): vlakke brug, open en transparante leuning in de kleur antraciet (conform HOR en brug bij Wilhelminawerf).
2. Bruggen die de wetering en het Merwedekanaal kruisen (oostwest richting): vormgeving, materialisering en kleurstelling conform nieuwe bruggen Merwedekanaal (ontwerp Korth Tielens).








Villa Jongerius 2010



Villa Jongerius 2024
Erfgoed weer zichtbaar als monument aan het Merwedekanaal



Zichtbaar en beleefbaar maken van de wetering

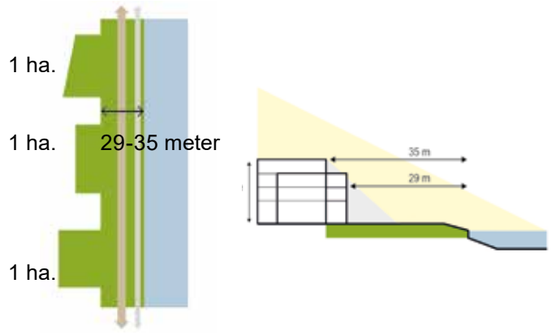
Legenda kaart erfgoed
- Kanalen en waterwegen
- Wetering & Diagonaal
- Bijzondere (monumentale) bebouwing
- Verkavelings-structuur
- Historische bomen-rijen & groepen



# 2. Ontwerpprincipes Robuuste parkzone en biodiversiteit

*Motie: M255 biodiversiteit in alle deelgebieden Rondje Stadseiland.*

**Robuuste parkzone**
- De parkzone is in de basis 29-35 meter breed (exclusief bij de bebouwing horende balkons, tuinen etc.). De nieuwe parkruimtes langs het Merwedekanaal zijn elk tenminste 1 hectare groot.
- Bouwhoogte is passend bij de maat en schaal van het park en houdt rekening met de bezonning van de parkruimte (bijvoorbeeld kaders Omgevingsvisie Merwedekanaalzone).




**Robuuste parkzone profiel**

Basisprofiel parkzone ARK 35m - 70m
Wandelpad aan de waterzijde en fietspad aan de woningzijde



Basisprofiel parkzone MWK 29m - 35m
Wandelpad aan de waterzijde en fietspad met groene middenberm (waar mogelijk met wetering)

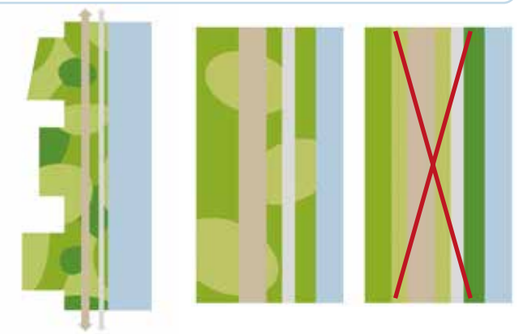




*Uitzondering in de bestaande situatie: Kade Rooseveltboulevard en vooralsnog medegebruik van de auto op delen.*

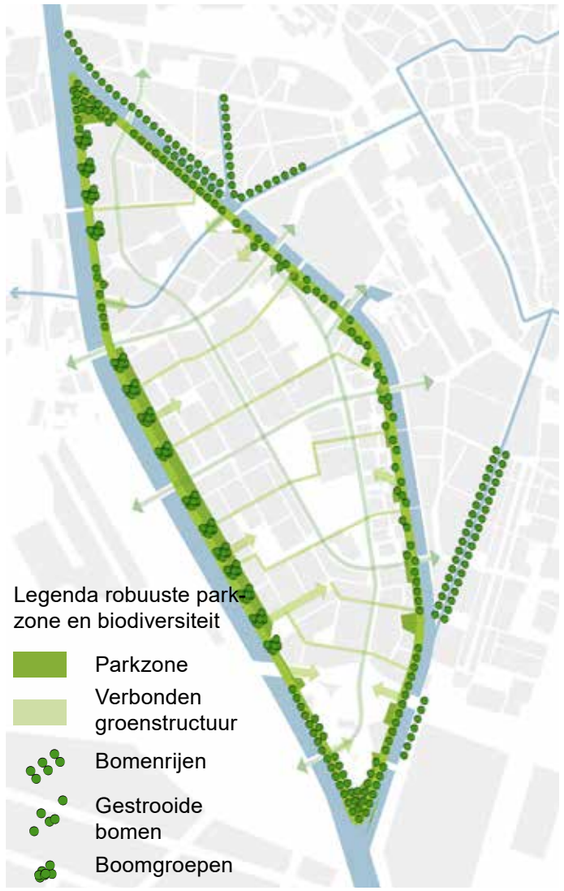
*Wanneer er niet voldoende ruimte is om een robuuste groene berm te maken van min. 2 m door bestaande bomen, onderdoorgangen of historische bebouwing: wordt tussen de paden een lichtgrijze betonnen band van 50 cm toegepast.*

**Beplanting**
- Het groen en de beplanting vormen een continue loper die zorgt voor samenhang en herkenbaarheid. Hier binnen is ruimte voor bijzondere beplantings-accenten (zoals bollen, vaste planten of gazon) afhankelijk van de behoefte van de plek.
- De beplanting is opgebouwd uit vlekken afwisselende beplanting waar het fiets- en voetpad doorheen snijden.



**Bomen**
- Bestaande bomen worden ingepast in de parkzone en variatie in (nieuwe) boomtype en -soorten versterkt de parkbeleving en (bio)diversiteit.
- Historische bomenrijen en boomgroepen blijven als structuur behouden en herkenbaar, maar worden meer divers en op bijzondere plekken meer open.
- Nieuwe boomgroepen worden ingezet als accent van bijzondere plekken aan het kanaal waar straten, bruggen of watergangen haaks op het kanaal uitkomen.
- Op nieuwe plekken waar nu nog geen of weinig bomen staan worden gestrooide/solitaire bomen toegevoegd.

**Biodiversiteit**
- Door de groene oppervlaktes i.c.m. water vervult het oeverpark een belangrijke functie als leefgebied voor dieren en planten.
- Het oeverpark is zelf een doorlopende structuur en staat in verbinding met andere groengebieden.
- De soortkeuze van beplanting en bomen is bij voorkeur inheems of heeft toegevoegde waarde voor ecologie, maakt gebruik van de Utrechtse soortenlijst en is biodivers.
- Waar mogelijk proberen we spontane natuurontwikkeling, successie en dynamiek de ruimte te geven.
- Bij de inrichting van leefgebieden maken we o.a. gebruik van gidssoorten die model kunnen staan voor een Basiskwaliteit Natuur.
- Langs de gehele lengte van het Merwedekanaal en de wetering worden waar mogelijk een natuurvriendelijke oevers aangelegd.




<u>Onderzoek biodiversiteit</u>
*In de tweede helft van 2024 zal een ecologisch bureau advies uitbrengen hoe we biodiversiteit in het gehele oeverpark Rondje Stadseiland kunnen beschermen, versterken en ontwikkelen. Tevens zal onderzoek worden gedaan naar de inrichting van een natuurvriendelijke oever aan het Merwedekanaal, met inzicht in kansrijke maatregelen en knelpunten/barrières en met voorstellen voor oplossingen in de vorm van ontwerpuitgangspunten.*



<u>Onderzoek spontane vegetatie</u>
*In de tweede helft van 2024 onderzoeken we samen met BOR groen de uitkomsten van eerste pilots in de stad en de mogelijkheden en beheerconsequenties van spontane vegetatie in het oeverpark.*



# 3. Ontwerpprincipes Herkenbare inrichting

*Moties: M257 Niet te zuinig met bankjes en watertappunten. M258 Toegankelijk Rondje Stadseiland*

**Werkwijze**

*We kiezen voor een beperkt en eenvoudig palet aan materialen en meubilair. Realisatie vindt plaats in projecten of bij natuurlijke momenten voor vervanging (beheeropgaven). We werken in onderstaande volgorde:*

1. *Behouden van wat al aanwezig is (elementen, materialen, funderingen etc.)*
2. *Bij vervanging kijken we wat in het gemeentelijk depot beschikbaar is uit het palet RSE*
3. *Als het echt niet anders kan, nieuw aanschaffen*

Het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal zijn in de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte aangemerkt als Domstad Bijzonder. We maken bij de keuze voor inrichtingselementen en materialen ruimte voor innovatie en circulaire oplossingen en vragen projecten te onderzoeken hoe de milieu-impact kan worden beperkt en een MKI berekening te maken.

**Materialisering verharding recreatieve route**

- Vrij liggend wandelpad aan de waterkant 2,5 m breed. Het materiaal is asfalt met een strooilaag van lichtgrijs split. Alternatief bij bestaande bomen: halfverharding met split.
- Fietspad minimaal 4 en maximaal 5 meter in de voorrang zonder verkeerskundige wegmarkering. Het materiaal is glad asfalt met een leemkleur toplaag[1].
- Tussen de paden ligt een groene berm van 3 meter (minimaal 2 meter). Wanneer er onvoldoende ruimte is wordt een lichtgrijze betonnen band[2] tussen de paden toegepast.

**Meubilair**

- Zitmeubilair[3]: is een familie van verschillende type elementen (bank, poef, picknickbank) uit de serie Pure van Grijsen die afhankelijk van locatie en gebruik kunnen worden toegepast.
- Betonband[2]: wordt toegepast als zitrand. We kiezen niet voor één type en maken hiermee hergebruik mogelijk. Indien een nieuwe band nodig is, wordt gekozen voor een eenvoudig te vervaardigen type van de meest circulaire grondstoffen. We gaan spaarzaam om met materiaal en passen alleen een betonband toe indien deze meerdere doelen dient:
  - overbruggen van hoogteverschillen waar tevens behoefte is aan zitgelegenheid of een trap
  - bij speel- of sportplekken waar de band zowel opsluiting, zitelement en/of onderdeel is van de speel/sportfunctie.
- Elementen worden parallel aan het water geplaatst.
- Verlichtingsarmatuur: fietspadmast/ model Iridium (HOR) wordt veel in parken en plantsoenen toegepast en draagt mede door de hoogte van 4m bij aan de menselijke maat en parkachtige uitstraling. De armatuur heeft een duurzame toepassing met ledlicht in verschillende kleurtemperaturen en is asymmetrisch af te schermen (goed voor ecologie).
- Afvalbak: type Falcon (HOR) van 75 liter RAL 7016.

**Nieuwe materialen/elementen conform HOR Domstad**



Asfalt met een leemkleur toplaag[1]

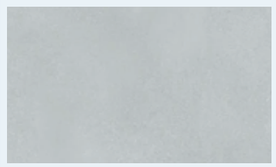


Asfalt met een strooilaag van lichtgrijs split



Zitmeubilair[3]

**Aanwezige materialen/elementen Domstad Bijzonder**



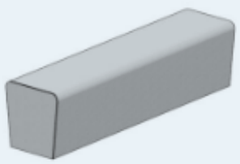
Betonband[2]



Keien in de Parkzone ARK




Watertappunten op plekken met reuring zoals (grotere) sport- en speelplekken



Betonband[2]: bijvoorbeeld Bio Bound productlijn Elegance

**Belangrijke aandachtspunten**

- De ondergrond raakt overvol en daarom werken we als gemeente aan een visie. In de vaak beperkte maat van het park kan niet altijd aan alle beleidskaders worden voldaan (bijvoorbeeld het vinden van ruimte voor schaduwrijke grote bomen en ondergrondse infrastructuur).
- Daarnaast vragen we projecten om direct toegankelijkheid mee te nemen. Inrichting vindt plaats volgens het VN verdrag handicap en “Utrecht Standaard Toegankelijk (UST) voor stadsparken en recreatiegebieden” van SOLGU. We realiseren voldoende (gratis) zitgelegenheid.

De ontwerpprincipes die zijn opgenomen in het ontwikkelkader RSE blijven gelden en worden hieronder aangevuld en verduidelijkt. De inrichtingselementen en materialisatie verharding fiets- en wandelpad zijn een gegeven waar niet van kan worden afgeweken.

*Aanvulling op Ontwikkelingskader Parkzone ARK (2016)*

- Aan de waterkant krijgt ruimte voor de voetganger en verblijf prioriteit. Een vrij liggend fietspad in leemkleur wordt toegevoegd.
- Het asfalt van de wandelpaden (Wagenaarkade en Rooseveltboulevard) krijgt op termijn (bij beheer-maatregelen) een strooilaag van lichtgrijs split.
- Op de delen waar het oeverpark RSE overlapt met de parkzone ARK kan (indien passend bij de plek en mogelijkheid rondom bestaande bomen) de keien-strook worden toegepast, maar dit is niet meer vanzelfsprekend.

*[1] In het ontwikkelkader RSE is leemkleurig asfalt vastgesteld (kwaliteitsniveau Domstad conform HOR Leidsche Rijn). Door het vervallen van de toepassing van blanke bitumen in asfalt, hebben we samen met de assetmanager BOR gezocht naar een alternatief in de vorm van RAL-kleur in de vorm een leemkleurige toplaag.*

*[2] Betonbanden (kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder) zowel de brede band als onderdeel van de verharding als de verhoogde band als zitrand en meubilair. We sluiten aan op de bestaande situatie waarin betonnen zitranden zijn toegepast langs de Rooseveltboulevard en rondom speelplekken. We zoeken samen met de assetmanagers BOR naar geschikte betonbanden als verharding en als meubilair.*

*[3] Familie van zitmeubilair: (nog) niet in het HOR. Het meubilair is wel al op meerdere plekken in Utrecht toegepast, onderdeel van een pilot en komt in aanmerking voor actualisatie van het HOR. Het gaat om houten zitmeubilair dat een stuk duurzamer en flexibeler in toepassing is (lokaal geproduceerd Douglas hout van Staatsbosbeheer met korte transportafstanden) dan de terugval optie uit het handboek (Montseny bank). We werken hieraan met de assetmanager BOR.*

**Verbijzonderingen**

- Vlonders staan niet in het HOR. Deze zullen per locatie in projecten worden onderzocht en uitgewerkt.
- In de doorgaande zone langs het kanaal is geen ruimte voor fietsparkeren. In de bredere parkruimtes is fietsparkeren (nietjes) mogelijk t.b.v. bezoekers van de functies in het park.
- Op specifieke plekken of bij sommige functies (sport, erfgoed of biodiversiteit) kan het nodig zijn een verbijzondereing in de vorm van een (kunst)element of (weg)markering toe te passen. Uitgangspunt hierbij is dat een dergelijke ingreep of element onderdeel is van het oeverpark als geheel en bijdraagt aan de samenhang en herkenbaarheid.

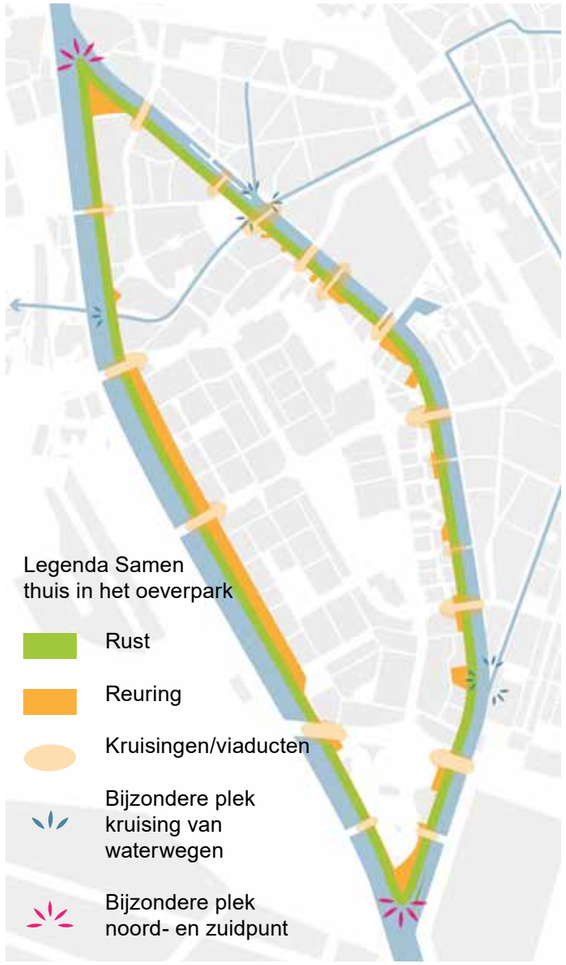


# 4. Ontwerpprincipes Samen thuis in het oeverpark

De twee kanalen, twaalf deelgebieden en cultuurhistorische elementen geven een eigen sfeer en karakter mee aan het oeverpark. Het gebruik en de programmering van het oeverpark zijn een belangrijke opgave. Dit moet ervoor zorgen dat het park zowel een thuis voor een direct aanwonende kan worden als een ontmoetingsplek voor bezoekers elders uit de stad. Het oeverpark verbindt het vele buurten en een grote diversiteit aan bewoners en biedt daarmee een uitgelezen kans voor sociale verbinding. Om een sociaal en veilig oeverpark te realiseren moeten we onderzoeken wat nodig is voor (kwetsbare) bewoners zodat diverse groepen het park op hun eigen manier kunnen gebruiken met elkaar, maar ook anderen tegenkomen. Hoe zorgen we voor een goede balans tussen rust en reuring en hoe houden we voldoende ruimte voor tijdelijke programma's en activiteiten, experiment en vernieuwing?
We zetten de komende periode in op samenwerking, het creëren verbinding en eigenaarschap met het herziene beleid van Samen Stad Maken als uitgangspunt.

**Rust**
- Het park biedt in de basis rust en ontspanning en mogelijkheid om aan de stedelijke hectiek te ontsnappen.
- Er is voldoende toegankelijk zitmeubilair in het park.
- In de rustige delen is ruimte voor een kleinschalige sport- of speelplek voor de buurt.

**Reuring**
- Het park biedt reuring op dynamische plekken die een herkenningspunt in het park vormen. Hier mag veel gebeuren, ontmoeten mensen elkaar, komen fietsroutes via bruggen samen en is gazon om te verblijven.
- Op plekken met reuring is vaak een combinatie te vinden van bijzondere gebouwen met diverse functies zoals (grotere) sport- en speelplekken met watertappunten.
- Hier zoeken we naar locaties voor sanitaire voorzieningen, bij voorkeur opgenomen in de aanwezige (horeca)voorzieningen.
- De inrichting van het oeverpark is zo dat drukke momenten kunnen worden opgevangen zonder afbreuk te doen aan het park op rustige momenten (denk aan de ochtendspits, bezoekers van de Jaarbeurs of een evenement).





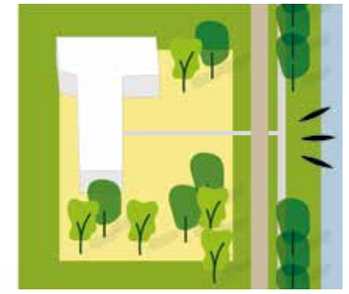
Reuring: Noordpunt bij de kruising van waterwegen

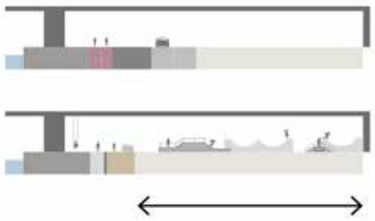
**Ruis**
- Bestaande bedrijven en bijbehorende logistiek bepalen op delen van het park (net name de zuidzijde) nog het beeld. Wanneer kansen zich voordoen, zoeken we ook hier naar gedeeltelijke en/ of tijdelijke realisatie van het oeverpark.

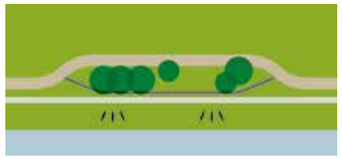
**Plekken en functies**
- Het park biedt op verschillende momenten van de dag en de week ruimte aan een grote verscheidenheid aan functies, activiteiten, initiatieven en tijdelijke programmering.
- Functies zijn openbaar toegankelijk en dienen zoveel mogelijk een publiek doel voor diverse gebruikers.
- Functies zijn goed en (sociaal) veilig bereikbaar vanuit het oeverpark.
- Functies hebben een voorkant in/aan het park.

**Sport**
- Samen met sportclubs en andere betrokkenen wordt onderzocht hoe de recreatieve route kan worden verbeterd voor sporters (bijvoorbeeld door toe-passing van watertappunten, sportmarkering etc.).
- Viaducten bieden aanleiding voor bijzonder gebruik of sport met stedelijke functie.
- Met de drie Utrechtse roeiverenigingen is een convenant gesloten hoe we met hun wensen omgaan en hoe we samenwerken in de uitwerking per deelgebied. Dit heeft bijvoorbeeld in het ontwerp voor deelgebied 5/ Merwede (voor de roeiers de 'gouden kilometer') geleid tot een eigen roeicoachpad in de bredere parkruimtes.

**Spelen**
- De recent uitgevoerde speelscans en participatie van bewoners zijn leidend bij de inpassing van het speelprogramma in het oeverpark.
- Speelplekken worden zo veel mogelijk ondergeschikt in het groen ingepast en vormgegeven. Wanneer er aanleiding is, bijvoorbeeld een bijzondere functie of dubbelgebruik, kan de plek worden vormgegeven met betonband (zie 'Herkenbare inrichting').
- Speelplekken worden plekspecifiek zo ontworpen dat het fijne plekken zijn om te verblijven, voor alle leeftijden en ook als er niet gespeeld wordt.
- Grotere speelplekken bevinden zich langs het Merwedekanaal in de grotere parkruimtes.






Roeicoachpad



# Bijlage: Bekostiging realisatie Rondje Stadseiland

In aanvulling op het overzicht van kosten en dekking van de inzet en acties in het uitvoeringsprogramma, geven we in deze bijlage een zo volledig mogelijk beeld van de financiën van de realisatie van RSE, achtereenvolgens:

- Bekostiging uitvoering in deelgebieden
- Beheerkosten
- Strategie dekking per deelgebied
- Indicatief overzicht bekostiging realisatie

**Bekostiging uitvoering in deelgebieden**

In de periode 2024-2026 hebben we aan de zijde van het Merwedekanaal middelen voor aanleg van het park vanuit de voorjaarsnota 2021 (deelgebieden 2 en 11) en liften we mee op het budget vanuit BOR voor herinrichting/rioolvervanging (deelgebied 2), middelen vanuit het MGP (deelgebieden 3 en 11), subsidies (bijdrage uit het BO Leefomgeving voor de deelgebieden 3 en 6) en vanuit lopende gebiedsontwikkelingen (deelgebieden 4 en 5). In de onderstaande tabel staan de dekkingsbronnen en nu (zeker) beschikbare bedragen voor de bekostiging van de aanleg van het park, in aanvulling op de beschikbare dekking voor de planvoorbereiding.

**BESCHIKBARE DEKKING KOSTEN UITVOERING**

| | |
|---|---|
| **DLG 1** | - Nog geen middelen voor uitvoering. |
| **DLG 2** | - €1 mln. vanuit Voorjaarsnota 2021 voor aanleg RSE Welgelegen.<br>- Realisatiemiddelen BOR voor herinrichting/rioolvervanging Welgelegen en Den Hommel. |
| **DLG 3** | - €3 mln. budget vanuit het coalitieakkoord/Meerjaren Groen Programma.<br>- €3 mln. subsidie vanuit het BO Leefomgeving (regeling gebiedsbudget) |
| **DLG 4** | - Realisatie gedekt uit gebiedsontwikkeling Nieuwe Defensie. |
| **DLG 5** | - Realisatie gedekt vanuit gebiedsontwikkeling Merwede, met uitzondering van kosten voor aanleg van de natuurvriendelijke oever. Aanvullende dekking noodzakelijk. |
| **DLG 6** | - €1,4 mln. vanuit de Reserve Ruimtelijke Ontwikkelingsprojecten (voorheen Investeringsimpuls RSU).<br>- €2,15 mln. (ex BTW) vanuit subsidiemiddelen BO Leefomgeving (regeling Gebiedsbudget).<br>- €0,3 mln. vanuit Budget bovenwijks Merwede voor realisatie aansluiting Socratesbrug. |
| **DLG 7 en 8** | - Nog geen middelen voor uitvoering. |
| **DLG 9** | - Nog geen middelen voor uitvoering. |
| **DLG 10** | - Toepassen profiel RSE vanuit budget van viertal herinrichtingsprojecten in Kanaleneiland, waarin de Roosevetlaan wordt meegenomen. |
| **DLG 11** | - €2 mln. voor uitvoering parkzone Den Hommel (Johan Wagenaarkade fase 2) vanuit MGP en Voorjaarsnota 2021.<br>- €0,5 mln. voor brug over Leidsche Rijn vanuit Voorjaarsnota 2021 en subsidie provincie. |
| **DLG 12** | - Nog geen middelen voor uitvoering. |



**Beheerkosten**

Het oeverpark RSE is ca. 45 ha groot en bestaat uit delen die nu al tot de openbare ruimte behoren en delen die nu nog geen gemeentelijk eigendom zijn maar hier op termijn aan worden toegevoegd. Het toevoegen van openbare ruimte vanuit particulier eigendom betekent een areaalvergroting voor de gemeente. De dekking voor beheerkosten is onderdeel van de besluitvorming van de betreffende gebiedsontwikkeling. De overdracht van het Merwedekanaal vanuit het Rijk naar gemeente Utrecht betekent ook een areaalvergroting. Voor de overdracht worden afspraken gemaakt over vergoeding voor het toekomstige beheer en onderhoud inclusief het nog noodzakelijke groot onderhoud (zie par. 2.1). Bij de realisatie van het oeverpark RSE vindt geen wijziging plaats in kwaliteitsniveau: de oevers van beide kanalen zijn in de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte opgenomen als Domstad Bijzonder. De realisatie vindt plaats volgens reeds vastgestelde inrichtingskwaliteit en waar mogelijk conform HOR en met middelen die al aanwezig zijn.



*Afbeelding: Deelgebied 11 Johan Wagenaarkade*

## Strategie dekking per deelgebied

De realisatie van het park in de deelgebieden kent een aantal (theoretische) dekkingsbronnen. De bekostigingsmogelijkheden kunnen per deelgebied verschillen door locatie specifieke omstandigheden en stakeholders. Per deelgebied volgen we daarom een andere strategie. Er zal bij elk deelgebied afzonderlijk moeten worden onderzocht welke mogelijkheden het best passend zijn en vervolgens wat er georganiseerd moet worden om de benodigde middelen daadwerkelijk beschikbaar te krijgen. Er zal (nagenoeg) altijd sprake zijn van een combinatie van dekkingsbronnen om de benodigde investeringen volledig te dekken. Op de volgende kaart wordt dit geïllustreerd en vervolgens nader toegelicht.

## Indicatief overzicht bekostiging realisatie

Ten slotte maken we in twee kaartbeelden inzichtelijk wat de resterende financiële opgave per deelgebied is voor zowel de inrichting van het oeverpark, als de overgangen van de deelgebieden. De kaarten bevatten bedragen die eerder gecommuniceerd zijn in de bijlage van de raadsbrief van 28 maart 2023. Het betreft een grove inschatting op basis van een berekening van de m2 prijs voor groen/bestemming park x omvang beoogde parkzone uit 2022. Voor de inrichting van het volledige oeverpark is de komende 10 tot 15 jaar (indicatief) nog ruim €20 mln. nodig. Ook resteert een bijna even grote financiële opgave voor de overgangen van de deelgebieden, meestal onderdoorgangen van bruggen.

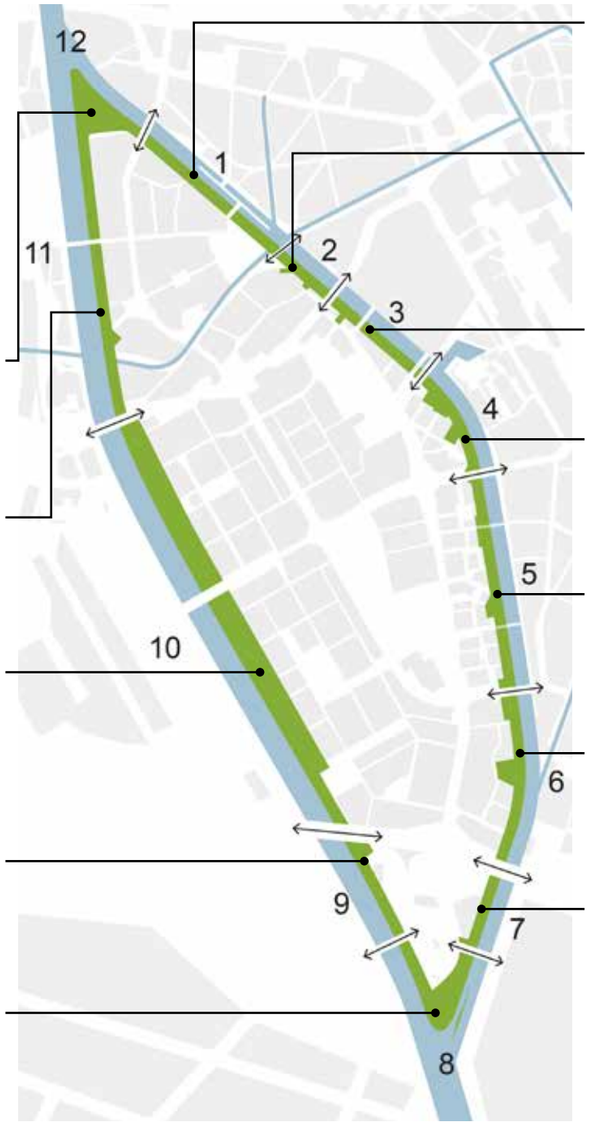


*Afbeelding: Deelgebied 6 Zeehaenkade*



## Strategie dekking

**1. Bijdrage bovenwijks**
**2. Grondexploitatie**
**3. Thematische bijdrage**
**4. Voorjaarsnota**
**5. Subsidies**




**Oog in Al**
te dekken €5 mln
Strategie 1-3-4-5

**Welgelegen**
te dekken €1 mln
Strategie 1-3-4-5

**Jaarbeurs**
te dekken €0 mln
Strategie 4-5

**Nieuwe Defensie**
te dekken €0 mln
Strategie 2

**Merwede**
te dekken €0 mln
(aanleg NVO ongedekt)
Strategie 1-2-5

**Zeehaenkade**
te dekken €1,4 mln
Strategie 1-2-3-4-5

**Winthontlaan**
te dekken €6 mln
Strategie 1-3-4-5

**Zuidpunt**
te dekken €3 mln
Strategie 1-3-4-5

**Gelderlantlaan**
te dekken €3 mln
Strategie 1-3-4-5

**Rooseveltboulevard***
te dekken onbekend
Strategie 3-5

**Wagenaarkade***
te dekken onbekend
Strategie 3-4

**Noordpunt***
te dekken onbekend
Strategie 3-4

* Deelgebieden 10, 11 en 12 zijn ingericht volgens de principes van het ontwikkelingskader parkzone ARK 2016.
Er zijn aanvullende investeringen nodig om te voldoen aan het ontwikkelkader RSE 2022. Dit vraagt aanvullende dekking.

### Gebiedsontwikkelingen (bijdrage bovenwijks)

Gemeenten zijn verplicht om kosten die zij maken om nieuwe bouwplannen mogelijk te maken, te verhalen op de partij die daar profijt van heeft. Het gaat dan o.a. om kosten voor investeringen in het openbaar gebied die nodig zijn om het gebied te laten “functioneren”, denk hierbij aan de aanleg van groen, water, verharding, openbare verlichting en riolering. Bij gebiedsontwikkelingen grenzend aan het toekomstig oeverpark kan er daarom een projectspecifieke, bovenwijkse bijdrage worden berekend voor de realisatie van het oeverpark. Op deze manier betaalt de partij die direct profijt heeft van deze investering mee aan de realisatie van het oeverpark. De hoogte van een dergelijke bijdrage is afhankelijk van wettelijke spelregels, zoals de mate waarin de kosten mogen worden toegerekend (proportionaliteit) aan een bepaalde ontwikkeling. Naast een project specifieke bovenwijkse bijdrage hanteert de gemeente ook een bijdrage aan het casco van de stad. RSE is hierin opgenomen.

Naast gebiedsontwikkelingen speelt de bijdrage bovenwijks mogelijk ook bij transformaties op erfpachtgrond. Hierbij kan sprake zijn van economische meerwaarde, waarbij een deel van die meerwaarde kan worden ingezet voor een bijdrage bovenwijks.

In elke gebiedsontwikkeling zal de afweging moeten worden gemaakt of er een project specifieke bijdrage aan het oeverpark wordt doorberekend of een bijdrage aan het Fonds Bovenwijkse Voorzieningen wordt afgedragen. In beide gevallen kan slechts een deel van de kosten voor het oeverpark gedekt worden en bovendien zal de betreffende businesscase uitwijzen of een bijdrage haalbaar is (macroaftopping).

### Fonds Bovenwijkse Voorzieningen

Naast de projectspecifieke bovenwijkse bijdragen is er een mogelijkheid om dekking te krijgen via het gemeentebrede Fonds Bovenwijkse Voorzieningen. Dit wordt gevoed door bijdragen vanuit gebiedsontwikkelingen door de hele stad en is bedoeld voor openbaar toegankelijke voorzieningen die onderdeel uitmaken van het casco van de stad, zoals de stedelijke mobiliteitsstructuur en de stedelijke groenstructuur. In de Nota Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen wordt verschillende investeringen in Groen genoemd, waaronder het RSE (onder Stadsparken).

Ook hier geldt dat de haalbaarheid van het ontvangen van een bijdrage voor het fonds afhankelijk is van de betreffende businesscase. Daarnaast geldt dat de Nota Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen in werking is getreden op 1 januari 2024 en heeft conform RSU een doorkijk naar 2040. Dit heeft als gevolg dat het Fonds nog gevuld moet worden en er niet op korte termijn beroep kan worden gedaan op bijdragen uit het Fonds. Overigens moeten de verzoeken voor bijdragen uit het fonds via een raadsbesluit verlopen.

### Grondexploitaties

Bij gebiedsontwikkelingen waarbij de gemeente zelf eigenaar is van de grond en kavels uitgeeft ten behoeve van stedelijke ontwikkeling, wordt een grondexploitatie vastgesteld. Ook bij gemeentelijke grondexploitaties zal een bijdrage aan het Fonds Bovenwijkse Voorzieningen worden doorberekend. Tenzij de aanleg van het park valt binnen de grenzen van de ontwikkeling en daarmee onderdeel is van de binnenplanse kosten (het bouw- en woonrijp maken) van de grondexploitatie.

Zo lang een grondexploitatie een positief resultaat heeft kan er een bijdrage aan het Fonds Bovenwijkse Voorzieningen worden doorberekend. Wanneer de grondexploitatie een negatief saldo heeft, kan er niet bij worden gedragen aan het Fonds en zal ook hier gekeken moeten worden naar aanvullende middelen om dit tekort af te dekken.



### Gemeentelijke thematische opgaven of bijdrage andere organisatieonderdelen

De gemeentelijke thematische opgaven, denk bijvoorbeeld aan Groen, Water, Klimaatadaptatie, en Gezondheid, kunnen financieel bijdragen op het moment dat het uitvoering geeft aan het beleid van deze opgaven. Er moet onderzocht worden aan welk beleid en welke ambities in welke mate uitvoering wordt gegeven en wat daarvoor een proportionele bijdrage is vanuit de opgaven. De vraag hierbij is welke financiële middelen er binnen de thematische opgaven beschikbaar zijn of geherprogrammeerd kunnen worden of dat er aanvullende middelen toegekend kunnen worden (zie ook Voorjaarsnota). Ook kan het voorkomen dat er middelen bij andere organisatieonderdelen, zoals Stadsbedrijven of vanuit wijkbureaus beschikbaar zijn die kunnen bijdragen aan de doelen van RSE, zoals een onthardingsbijdrage of leefbaarheidsbudget.

De financiële middelen vanuit de thematische opgaven zijn beperkt. Daarnaast is er momenteel sprake van een inventarisatie van bezuinigingen op ruimtelijke investeringen en dit kan gevolgen hebben voor de middelen via deze route.

### Voorjaarsnota

De gemeenteraad kan extra middelen beschikbaar stellen voor de uitvoering van deelgebieden. Voor deelgebieden waarbij het moeilijker is via de andere routes de dekking rond te krijgen, kan bijvoorbeeld via de Voorjaarsnota geld worden aangevraagd voor een specifiek deelgebied.

De hiervoor genoemde inventarisatie van bezuinigingen op ruimtelijke investeringen zal de komende jaren remmend werken op de mogelijkheden aanvullende dekking aan te vragen via de Voorjaarsnota. De kans op middelen voor de aanleg van het park vanuit de Voorjaarsnota is de komende jaren beperkt.

### Subsidies

Op verschillende overheidsniveaus zijn regelmatig subsidies beschikbaar op verschillende thema’s. Op Europees niveau zijn mogelijkheden voor subsidies voor projecten op thema’s als: biodiversiteit, groen en gezondheid en klimaatadaptatie. We onderzoeken of bepaalde deelgebieden van het oeverpark in aanmerking kunnen komen voor een dergelijke subsidie. Daarnaast zijn er provinciale- en rijkssubsidies en/of regelingen. Ook daarvoor geldt dat we gaan onderzoeken of het oeverpark in aanmerking komt voor (deel)bekostiging.

Bij subsidies is er wel vaak sprake van cofinanciering. Dat wil zeggen dat de gemeente zelf deels in de dekking van de kosten moet voorzien, bijvoorbeeld 50% eigen middelen en 50% subsidie.

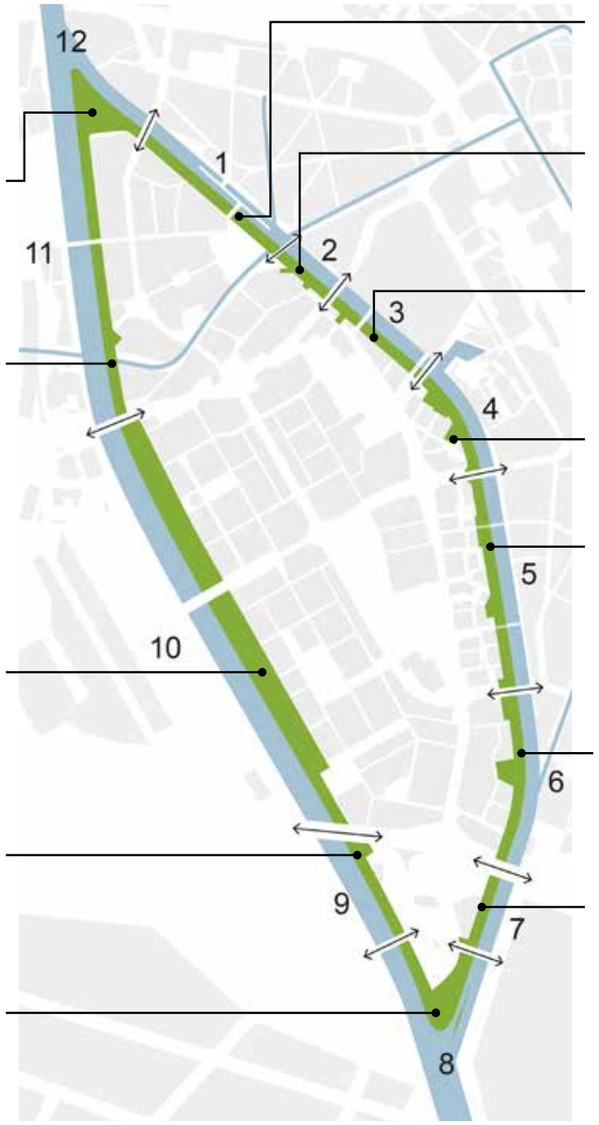
### Planbaatheffing

De gemeente Utrecht pleit voor de introductie van een planbatenheffing. Dit vraagt aanpassing van wetgeving, waar, op het moment van schrijven, er bij de Rijksoverheid de intentie is dit vorm te gaan geven (hoofdlijnenakkoord 2024-2028).

Een planbatenheffing is een belastingheffing op de waardestijging van grond als gevolg van een gewijzigde bestemming. Een planbatenheffing belast dan specifiek grondexploitaties met een positief resultaat waarmee middelen worden gegenereerd om onrendabele toppen op gewenste (binnenstedelijke) ontwikkeling af te dekken en waarmee een extra geldstroom gegenereerd wordt ten behoeve van de realisatie van betaalbare woningbouw. Wellicht ontstaan hiermee in de toekomst dekkingsmogelijkheden voor het oeverpark Rondje Stadseiland.

## Indicatief overzicht bekostiging realisatie deelgebieden

**Totalen deelgebieden**
**Kosten €48,6 mln**
**Te dekken €20,7 mln**




**Noordpunt**

**Wagenaarkade**

**Rooseveltboulevard**
**Gelderlantlaan**
kosten €3 mln
te dekken €3 mln

**Zuidpunt**
kosten €3 mln
te dekken €3 mln

**Oog in Al**
kosten €5 mln
te dekken €5 mln

**Welgelegen**
kosten €2 mln
te dekken €1 mln

**Jaarbeurs**
kosten €6 mln
te dekken €0 mln

**Nieuwe Defensie**
kosten €3,7 mln
te dekken €0 mln

**Merwede**
Inrichting is gedekt m.u.v. de natuurvriendelijke oever.
Aanvullende dekking nodig

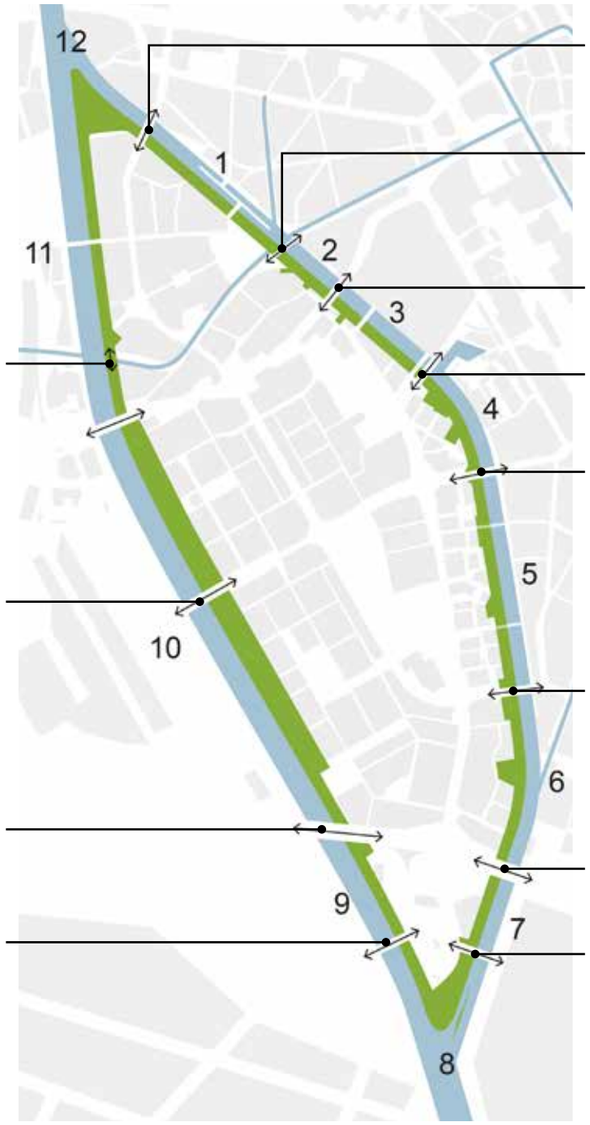
**Zeehaenkade**
kosten €5,2 mln
te dekken €1,4 mln

**Winthontlaan**
kosten €6 mln
te dekken €6 mln



## Indicatief overzicht bekostiging bruggen/verbindingen

**Totalen bruggen en verbindingen**
**Kosten €19,55 mln**
**Te dekken €18,4 mln**




**Brug Leidsche Rijn bij Den Hommel**
kosten €0,5 mln
te dekken €0 mln

**Prins Clausbrug**
kosten €2 mln
te dekken €2 mln

**Galecopperbrug**
kosten €0,25 mln
te dekken €0,25 mln

**Jutfasebrug**
kosten €0,3 mln
te dekken €0,2 mln

**Spinozabrug**
kosten €7 mln
te dekken €7 mln

**Muntbrug en omgeving**
kosten €2,5 mln
te dekken €2,4 mln

**Sowetobrug**
kosten €5 mln
te dekken €5 mln

**Nelson Mandelabrug**
kosten €0,3 mln
te dekken €0,25 mln

**Balijebrug**
kosten €0,3 mln
te dekken €0,3 mln

**Socratesbrug**
kosten €0,3 mln
te dekken €0 mln

**A12 viaduct**
kosten €0,5 mln
te dekken €0,5 mln

**Liesboschbrug**
kosten €0,3 mln
te dekken €0,2 mln

Geachte raadsleden,

Het rondje stadseiland o.a. parkzone Oog in Al (en Den Hommel)is in de maak.
Een cadeau aan de bewoners om fijn te verblijven in het groen. Te recreëren en verbinding met de nieuwe brug.

Bewoners van de buurt Oog in Al e.o. willen graag behoud van rust. Ruimte voor de natuur en losloopplek voor honden behouden. Het park mag een veilige speelplek blijven voor kinderen en rustig karakter. Zeker gezien de bewoners van 65+ en nieuwe bewoners aan de Jan van Gilsehof waar een aantal prikkelgevoelig zijn.
Door het plaatsen van een fietspad direct tegen de woningen aan wordt dit ernstig verstoord.

We beseffen ons dat er al lang gelden klap op gegeven is. Echter stond de nieuwbouw er toen nog niet. Er was er ook niet bekend dat dit fietspad op deze ernstige inbreuk doet op groenbehoud. Een samenleving is nu eenmaal in ontwikkeling en dat vraag soms op positieve aanpassingen om bewoners tegemoet te komen.
Bewoners zijn niet tegen het stadsrondje, wel tegen het laatste deel van het fietspad. En denken dat er oplossing mogelijk is. Wellicht eerder afbuigen?

Ook de verhuurder van de gebouwen is niet gekend en tegen de plannen op deze wijze. En wil dit komen toelichten.

**Steun ons a.u.b.**
**Graag gaan we met de Raad in gesprek om de parkzone een succes te laten zijn. Een gelukkige en groene stad.**

# Argumenten tegen het fietspad door het park aan het Jan van Gilsehof




*1. Verkeersveiligheid*

Het fietspad leidt tot veel fietsverkeer, ook elektrisch dus met hoge snelheid, door een park waar mensen recreëren, wandelen, spelen en honden vrij loslopen. Het fietspad kruist op maar liefst 5 plekken wandelpaden, wat tot onveilige situaties zal leiden. Relatief veel gebruikers van het park zijn senioren, die wonen in De Rheyngaerde en in blok 2 van het Jan van Gilsehof. Zij zullen deze fietssnelweg eerst moeten oversteken voordat ze bij de kade komen om op een bankje te zitten, hun hond uit te laten of een partijtje jeu de boules te kunnen spelen.

*2. Sociale veiligheid*

Het fietspad loopt zeer dicht bij de gevel en ramen van de bewoners in de blokken 1 en 2 van het Jan van Gilsehof. Dit leidt tot sociale onveiligheid en een schending van de privacy van de bewoners aan deze kant van het pand, temeer omdat fietsers doorgaans hoger zitten en nog makkelijker naar binnen kunnen kijken. Er waren groenvakken voorzien in de bouwenvelop van het project, ter bevordering van de sociale veiligheid, maar die worden door het fietspad teniet gedaan.

*3. Recreatie*

Het fietspad dat het park doorkruist belemmert elke vorm van ontspannen sport, spel en ontmoeting. De openbare ruimte raakt gefragmenteerd, waardoor er weinig fijne plekken overblijven om neer te strijken. Vanwege de vele fietsers die op hoge snelheid langs razen, zullen ouders hun kleine kinderen niet meer vrij laten spelen en kunnen honden niet meer veilig rondsnuffelen.  Een park kan alleen tot ontspanning en recreatie leiden als het een prikkelarme omgeving is. Dat wordt door een doorgaand fietspad onmogelijk gemaakt.

*4. Ecologie*

Het verharde fietspad dwars door het park leidt tot minder groen, verkaveling van de natuur en

werpt extra barrières op voor planten- en diersoorten om goed te gedijen. Een asfaltweg met snel fietsverkeer belemmert diersoorten om een fijn onderkomen te vinden. Het gebrek aan groene bufferzones tussen de bouwblokken 1 en 2 en het fietspad heeft nadelige gevolgen voor de biodiversiteit van het gebied.

*5. Behoorlijk bestuur*

Waar de gemeente spreekt van meer groen, klimaatbestendigheid en een plek waar alle groepen kunnen sporten, spelen, ontspannen om elkaar te ontmoeten, leidt dit fietspad tot het tegenovergestelde. De bewoners en gebruikers van het park zijn niet gekend in de komst van het fietspad. In de bouwenvelop van de nieuwbouw is het fietspad helemaal niet voorzien. In een leefbare stad moeten bewoners zich thuis voelen in nauwe samenspraak met de gemeente. Het doortrekken van het fietspad dwars door het park zou een daad van onbehoorlijk bestuur zijn, waarin de eigen uitgangspunten van de gemeente niet gevolgd zouden worden en de belangen van de bewoners en gebruikers van het park genegeerd zouden worden.



*Impressie van het park zoals het voorgesteld was aan de nieuwe bewoners van het Jan van Gilsehof*

**Toelichting bij de argumentatie petitie Parkzone Oog in al.**

**Nieuwe bewoners**

1. Bewoners van de nieuwbouw hebben geen mogelijkheid gehad te reageren in het eerdere proces. Simpelweg omdat zij geen weet hadden van iets wat voor hen in de toekomst lag.

**Huidige omwonenden**

2. Eerdere omwonenden zijn wel betrokken geweest bij het proces maar niet gekend in deze wijze van een fietspad en de gemeente communiceert het ligt vast. Trekken nu aan de bel aangezien er (na lange tijd), recentelijk een informatieavond is geweest van de gemeente'.

**Vastgoedontwikkelaar**

3. En de vastgoedontwikkelaar is betrokken geweest bij de processen maar ook niet gekend van deze wijze en locatie van fietspad. Heeft aan de nieuwe bewoners daarom alleen meegedeeld dat het park groen ontwikkeld wordt. En is bereid dit in een gesprek toe te lichten.

4/12 Aanvulling nuance op punt 3: de ontwikkelaar is (deels gekend) over wijzigingen nadat de woningen al opgeleverd en verhuurd waren en zal het proces zelf in gesprek verder toelichten indien gewenst.

*Opmerking: Als raadslid heeft u een e-mail gekregen van de petitiehouders. Wilt u verder in contact komen met hen? Dan kan dit eventueel ook via de griffie. Hartelijk dank voor uw medewerking.*


Leidsche Rijn
Hendrika van Tussenbroeklaan
Petristraat
Johan Wagenaar kade
Amsterdam-Rijnkanaal

## Dit vindt de buurt over de komst van het fietspad

1. Eerder laten afbuigen lijkt mij een goed idee. Hier is de enige rustplek voor bewoners.
2. Wij wonen nu ook langs een fietspad daar zien we hele bestelbusjes op rijden. Misschien gaat dat hier ook wel gebeuren. Vandaar dat wij hopen dat het fietspad wel om de hoek kan.
3. Helemaal mee eens. Het moet zo blijven!!
4. De gevolgen: fatbikes, scooters.
5. Ik heb ook liever geen fietspad. Ging hier juist voor de rust wonen. Goed idee.
6. Fietspad eerder de wijk in. Wandelpad oké. Ik liep net achter de Rheyngaerde. Dat pad blijft hopelijk zoals het is. Ik zou het vreselijk vinden als daar ook een fietspad van maken.
7. Ja inderdaad zeer slecht idee om fietspad direct langs de gebouwen te leggen. Ben pertinent tegen!
8. Hele goede petitie. Het lijkt mij zeer onverantwoord zeker voor de ouderen en prikkelgevoelige bewoners om hier een fietspad te realiseren Hopelijk wordt er genoeg getekend.
9. Heel goed deze petitie. Ik was niet op de hoogte. En vind het jammer dat Woonin dit niet vermeld heeft. Handig om Woonin te betrekken. Ik zou het heel jammer vinden als fietspad er komt. Honden kunnen niet meer loslopen en meer overlast.
10. Ik woon wel niet aan de JVG maar door het fietspad wordt de omgeving een stuk drukker. Vooral als dit doorgaand verkeer wordt vanaf Kanaleneiland. Het Hendrik Andriessenplantsoen wordt geen aantrekkelijk recreatiegebied. Ik weet nu al dat het straks een racebaan is.
11. Wat een goed initiatief.
12. Als de gemeente de zone ter hoogte van de JVG het karakter van een park/wandelzone wil geven denk ik dat een fietspad daar afbreuk aan al doen. Voor bewoners van de JVG zal dit het woongenot niet ten goede komen.
13. Nooit aan beginnen, fietspad heeft geen meerwaarde.
14. Honden net als mensen een vrije plek nodig hebben om te socialiseren met andere honden!😇
15. Dit een van de weinige plekken is waar je nog rustig kan lopen zonder steeds uit te moeten wijken voor fietsers en scooters, waar je veel meer rust en ontspanning ervaart tijdens het wandelen.
16. Er graag de hond laat loslopen en met mij vele anderen.
17. Voor behoud van fijne wandelplek plus vrije zone voor onze honden. Met name dat laatste is helaas ontzettend schaars in deze stad. Fietsers en skaters kunnen vrijwel overal naar toe, de hondeneigenaren trekken aan het kortste eind.
18. Helemaal mee eens. Nu al zijn er veel fietsers en fat bikes op het voetpad.
19. Het gaat voornamelijk overlast veroorzaken. Brommers, fatbikes, etc .
20. Graag loop ik met de hond hier vrij.
21. Met de komst van Jan van Gilsehof waren de omwonende een rustig parkje beloofd voor het Jan van Gilsehof en geen fietspad, welke voor een onrustige doorstroom zorgt vanuit Kanaleneiland richting Johan Wagenaarkade. Laat dan op zijn minst dit fietspad eerder afbuigen, zodat het stukje park wordt behouden.
22. Het rondje nu ook al prima gefietst, gelopen of wat dan ook kan worden, met slechts een hele kleine bocht via den Hommel. Het prachtige oude bos en de rust van die plek verstoor je

onnodig en bovendien zijn de kosten gigantisch en het levert voor bewoners van heel de halve maan enkel nadeel op. Ook wandel ik daar graag met mijn hond wat met fietsen niet meer mogelijk blijft.

23. Ik onderteken omdat ik deze ‘angst’ ook heb. Fijne, rustige wandelpark komt hierdoor in gevaar. Aansluiting zal veel meer verkeer genereren.
24. Ik onderteken omdat het een fijne wandelboulevard moet blijven.
25. Ik woon aan dit park de hele buurt al enorm veranderd is met de bouw van 3 flats en het al enorm veel drukker is geworden, qua verkeer. Er is nauwelijks parkeerplaats meer en ik vind het niet fijn wonen op deze manier.
26. I agree with the petition completely.
27. Ik hier graag met mijn hond wandel in alle rust.
28. Ik graag met de hond hier rustig loop. Bovendien is dit de enige plek waar de honden los kunnen lopen en met elkaar kunnen spelen.
29. Ik ben er tegen het fietspad.
30. Ik snap de noodzaak niet van meer fietsverkeer tussen de twee te verbinden punten, zoals het nu is gaat het prima,. Gevoel van onveiligheid overheerst.
31. Ik het ontzettend jammer vindt dat dit rustige stukje park verdwijnt. Als hier een breed fietspad van 3,5 meter komt wordt dit een snelweg voor fietsers en ander (ongewenst) verkeer. Fietsers kunnen ook via een andere route door dit gedeelte van de stad. Dit deel van het park dat meerdere groengebieden met elkaar verbindt zal dan verdwijnen.
32. Een fietspad langs de kade ten koste gaat van wandelplezier en van veiligheid, ook samen met honden en spelende kinderen voorzie ik veel ongemak.
33. Het heel fijn is dat je ergens rustig kunt wandelen zonder rekening te hoeven houden met voorbijrazende fietsers. Ze nemen het vaak niet zo nauw met de verkeersregels. En geven mij als wandelaar het gevoel dat fietsers geen rekening houden met mij als wandelaar. Er zijn al zo veel snelle fietspaden in Utrecht west. Hier hoeven niet ook nog fietsers te fietsen.
34. Ik de rust langs de Johan Wagenaarkade / Amsterdam Rijnkanaal wil houden.
35. Ik vind het heel belangrijke dat het gebied hondvriendelijk en vrij moeten blijven. Er zijn veel hond eigenaars hier, en er zijn al heel weinig plekken in Utrecht waar je hond los kun laten. En nieuwe fietspad zou ook gevaarlijk zijn (hardlopers, hond eigenaars een ook normaal lopers), vooral met de trend van fatbikes/ebikes.
36. 1. Verkeersveiligheid - een fietssnelweg dwars door het park is gevaarlijk
    2. Sociale veiligheid - het fietspad scheert rakelings langs de gevels, tuinen en balkons van bewoners van nieuwbouwblok 1 + 2
    3. Recreatie - ontspannen recreëren, sporten, spelen en ontmoeten in het park is met dit fietspad onmogelijk
    4. Ecologie - minder groen, minder ruimte voor dieren om een onderkomen te vinden en geen groene bufferzones meer
    5. Levert nauwelijks tijdwinst op.
37. Ik veilig met mijn hond daar wil kunnen lopen, dat is het enige plekje in de buurt dat er is. Ook hebben onze kinderen toen ze klein waren daar veel gespeeld, dat gun ik onze buurtgenoten ook!
38. Het is een fijne plek van rust en groen, waar er niet veel van zijn in dit stuk van de wijk. Zonde voor mens en dier om dit stuk natuur te degraderen tot fietspad-berm.
39. Geniet van het wandelen met mijn hond op dit rustige stukje groen in de stad.

40. Er geen ruimte is in het kleine park voor een fietspad. Het is een rustige hoek met prachtige oude bomen en heeft een natuurlijke uitstraling door het grindpad. Dit alles zal verdwijnen als de Gemeente de plannen doorzet. Kortom, het fietspad zet de leefbaarheid onder druk.
41. Wat mij betreft logischer om te kiezen voor een wandelpad dan een fietspad. Denk dat een fietspad niet heel veel toevoegt, een wandelpad wel.
42. Fietsers kunnen makkelijk eerder afbuigen en niet via de Petristraat afgewikkeld worden.
43. Nu een fijne rustige plek.
44. Mooi initiatief, maar er zal misbruik van gemaakt worden als sluiproute voor een specifieke groep van mensen... helaas
45. Ik vind een fietspad niet nodig in het park. Laat dit stukje park maar voor de wandelaars.
46. Onnodig om een fietspad voor de deur te hebben en deze is makkelijk een klein stukje om te leiden.
47. Ik graag de fijne wandelplek wil behouden en geen fatbikes e.d. op dit stuk grond wil (dus geen fietspad.
48. Ik er iedere dag met de hond kom en geniet van de rust en de ruimte! Dit is eindelijk een niet functionele rustgevende plek waar je rustig even kan zijn zonder haast.
49. Ik mijn hele jeugd in Oog in Al heb doorgebracht, inmiddels ben ik uit huis maar ik kom nog vaak bij mijn ouders over de vloer. We wandelen ook vaak in dit stukje, en ik weet hoe bijzonder de rust is die je er kan vinden.
50. Ik ben niet tegen fietspaden, maar dit was niet aangekondigd begreep ik, en het doorkruist ook het groen en loopt vlak langs de woningen. Fatbikes en scooters zijn sowieso niet wenselijk.
51. Er nu al veel kabaal en groepjes jongens bij kanaal zitten en er veel kinderen spelen en gevaarlijk wordt met meer verkeer.
52. We genieten van een rustig park waar honden en kinderen veilig zijn.
53. Geen noodzaak voor extra fietspad, hoewel ik zelf ook vaak richting Kanaleneiland fiets. Zonde van mooie wandelpad langs kanaal.
54. Een fietspad door zo'n smal park is zeer onwenselijk. Het brengt veel gevaar en onrust mee voor de mensen die juist voor hun rust in het park willen zijn. Rust en groen kun je niet op deze manier met elkaar combineren dan krijg je ongelukken. Denk aan jonge kinderen in combinatie met fatbikes en elektrische fietsen. Dit is wachten op ongelukken. Wees alsjeblieft verstandig, die dit niet.
55. Ik veilig met mijn hond daar wil kunnen lopen, dat is het enige plekje in de buurt dat er is. Ook hebben onze kinderen toen ze klein waren daar veel gespeeld, dat gun ik onze buurtgenoten ook!
56. Het is een fijne plek van rust en groen, waar er niet veel van zijn in dit stuk van de wijk. Zonde voor mens en dier om dit stuk natuur te degraderen tot fietspad-berm.
57. Geniet van het wandelen met mijn hond op dit rustige stukje groen in de stad.
58. Wandelen met je hond, kind(eren) of recreëren zal door fietsers niet meer ontspannen mogelijk zijn.
59. Ik hecht aan een ontspannen woonomgeving.
60. Ik onderteken dit omdat er een gewone weg loopt waar fietsers prima en veilig kunnen fietsen. Als her bestaande voetpad wordt verwijderd, dan gaat dit onnodig ten koste van een heerlijke rustige wandeling, de hondenuitlaatroute en de jogging mogelijkheden. Volstrekt onnodig!

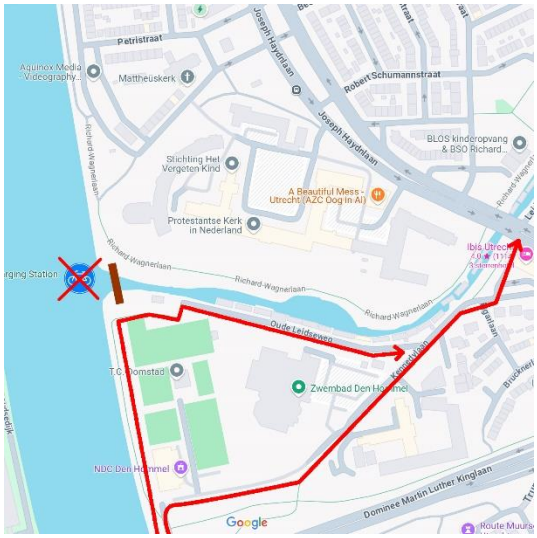
61. Ik ben tegen rijwielen rond een nu rustig en aangenaam wandelpad. Voorzie dat dit onveilig verkeerssituaties gaat opleveren vanwege bijv fatbikes icm spelende kinderen of loslopende honden.
62. Behoud van rustig wandelpad langs het kanaal en voorkomen van ‘racebaan’ voor fatbikes.
63. Ik stem ook voor geen fietspad. Er zijn al zo weinig plekken voor honden waar ze lekker los kunnen lopen. Hier kom je hond en mens tegen, vrij aan het lopen en erg fijn rustgevend. Met komst van het fietspad haar dit verdwijnen.
64. Graag groen en rust. Geen picknick tafels, fitnessapparatuur.
65. Ik onderteken omdat ik graag een relaxed wandelgebied wil behouden.
66. Het verstoren van de natuur en rust voor de bewoners.
67. Dit is mijn lievelingsplek om te wandelen met de hond. We lopen hier elke dag. Een fietspad heeft hier geen enkele zin, omdat er bijna geen verkeer komt en de weg naar niets lijdt.

## Alternatieve scenario's voor het fietspad door parkzone Oog in Al

De situatie zoals die nu is in de parkzone Oog in Al, dat wil zeggen: zonder doorgaand verkeer, met veel ruimte voor sport, spel, ontspanning en groen voor mens en dier, is nu optimaal voor omwonenden en gebruikers.

Daarom is het vooruitzicht dat er een brug komt waar fietsers overheen mogen sowieso een achteruitgang voor de functie van het park. Het liefst zouden de omwonenden zien dat de brug helemaal niet gebruikt mag worden door fietsers, alleen voor voetgangers. Fietsverkeer vanuit het zuiden kan in de nieuwe situatie makkelijk afbuigen via de Oude Leidseweg en/of de Kennedylaan wanneer ze richting Centrum willen. Ook wanneer ze richting Zuilen of Leidsche Rijn willen, is deze route het beste, dan kunnen ze via de Joseph Haydnlaan hun weg vervolgen. De Johan Wagenaarkade sluit immers niet aan op de Dafne Schippersbrug, daarvoor moet je naar de Joseph Haydnlaan. Hetzelfde geldt voor de route naar het noorden van de stad, want je moet de Spinozabrug pakken.

**Scenario 1: Brug blijft gesloten voor fietsverkeer**







Als het gesloten houden van de brug voor het fietsverkeer geen optie is voor de gemeenteraad, dan blijft er scenario 2 over, waarbij het fietspad aan de noordzijde van de nieuwe brug zo snel mogelijk afbuigt en overloopt in de Hendrika van Tussenbroeklaan. Hierdoor hoef je maar een kort stuk fietspad in de parkzone aan te leggen, en blijft er een relatief groot gedeelte van het park, tussen de kade en het Jan van Gilsehof redelijk intact. Op deze manier blijft het park een park en wordt niet het opgeknipt tot groenstroken.

**Scenario 2: Brug is open voor fietsverkeer en fietsers buigen af naar Hendrika van Tussenbroeklaan**

