Bundel - Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 25 september 2025

1 Opening

2 Vaststellen van de agenda van 25 september 2025

3 Vaststellen van de behandelvoorraad
- Lange termijnagenda commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 25 september 2025
- Concept behandelvoorraad commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 25 september 2025

3.1 Inwonersagendering 'Gevolgen sluiting Loobrug'
- Inwonersagendering 'Gevolgen sluiting Loobrug'

3.2 Raadsvoorstel Wijziging verordening parkeerbelastingen, planning invoeren betaald parkeren gebieden in blok 2
- Dossier 4789 voorblad
- Raadsvoorstel Planning invoeren betaald parkeren blok 2
- Besluit tot Wijziging Verordening Parkeerbelastingen 2026 - DROP
- Rapportage Quickscan parkeermanagementsysteem PwC
- Planning invoeren betaald parkeren blok 2
- Raadsbrief Vervolg invoeren betaald parkeren en concept Uitvoeringsprogramma
- CONCEPT Uitvoeringsprogramma IBP 2025-2028
- Bijlage bij Uitvoeringsprogramma IBP - Bereikbaarheidsanalyse
- Raadsbrief Halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren, september 2025

3.3 Raadsbrief Lidmaatschap coöperatie Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV)
- Dossier 4898 voorblad
- Raadsbrief voorhangprocedure lidmaatschap coöperatie SHPV
- Statutenwijziging-SHPV-AFSCHRIFT-31.05.2024
- Overzicht ingekomen wensen en bedenkingen Lidmaatschap coöperatie Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV).

3.4 Initiatiefvoorstel Maatregelen om het dierenleed door hengelen te verminderen
- Dossier 4813 voorblad
- Initiatiefvoorstel Maatregelen om het dierenleed door hengelen te verminderen
- Bijlage 1 Lijst hengelvrije zones
- Besluit tot wijziging van Apv artikel voederverbod

3.5 Raadsbrief Uitvoeringsprogramma kwaliteitsslag Park Transwijk
- Dossier 4900 voorblad
- Samenwerkingsplan Park Transwijk (co-creatie)
- Uitvoeringsprogramma kwaliteitsslag Park Transwijk
- Raadsbrief Uitvoeringsprogramma kwaliteitsslag Park Transwijk

3.6 Raadsbrief Uitvoeringsprogramma 30 km impuls
- Dossier 4901 voorblad
- Uitvoeringsprogramma Versnelde aanpak 30 km
- Raadsbrief Uitvoeringsprogramma 30 km impuls

3.7 Raadsinformatiebijeenkomst Weerdsluis

3.8 Werkbezoek Bomen

3.9 Werksessie over parkeermanagementsysteem

3.10 (Beheerde) Speeltuinen en speelplekken
- Dossier 4899 voorblad
- Beantwoording SV2025 nr 28 over Met stoer spelen leer je vallen en opstaan
- Beantwoording SV2025 nr 63 over Inclusieve speeltuinen
- MV Rijen kinderen bij rommelspeeltuin Fort Luna
- Eindrapportage_Uitdagende speelplekken voor kinderen
- Speelruimte Maken We Samen, beleidskader beheerde speeltuinen
- 2022-03-ontwerpvisie-speelruimte-spelen-in-je-eigen-buurt

3.11 Raadsbrief Versnellingsaanpak Groene Schaalsprong
- Dossier 4902 voorblad

Raadsbrief Versnellingsaanpak Groene Schaalsprong

4 Transcripties
Er zijn geen transcripties ter kennisname.

5 Toezeggingen/moties
Ter vaststelling.

Toezeggingenlijst commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 25 september 2025
Motielijst commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 25 september 2025

6 Ingekomen stukken
Ingekomen stukken:
Nr.1 Reactie op de antwoorden van de projectgroep Herinrichting Tuinwijkroute nav onze eerdere opmerkingen op het IPvEFO

OPENBARE LIJST LIS 25 september 2025

7 Raadsvoorstel IPvE/FO Natuurgebied Zuilen
Beleidsveld: Groen
Portefeuillehouder: Linda Voortman
Indicatieve behandeltijd: 60 minuten
Het college stelt voor het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE FO) voor Natuurgebied Zuilen vast te stellen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de ambitie om het gebied te ontwikkelen tot een toegankelijk landschap met meer ruimte voor natuur, sport en recreatie.

Dossier 4669 voorblad
Raadsvoorstel IPvE FO Natuurgebied Zuilen
IPvE FO Natuurgebied Zuilen
Samenwerkingsplan IPvE FO Natuurgebied Zuilen
Samenwerkingsverslag IPvE FO Natuurgebied Zuilen
Onderzoek oeververbinding Natuurgebied Zuilen

8 Raadsvoorstel Vaststelling Beleidsnota Ondergrond 2025-2035
Beleidsveld: Openbare ruimte
Portefeuillehouder: Susanne Schilderman
Indicatieve behandeltijd: 90 minuten
Het college stelt voor de 'Beleidsnota Ondergrond 2025 - 2035' vast te stellen, waarin ambities en doelstellingen voor regie op de ondergrond worden beschreven ten aanzien van beschermen, benutten, beter maken en beheren van de ondergrondse kwaliteiten en ruimte

Dossier 4637 voorblad
Raadsvoorstel Beleidsnota Ondergrond 2025 - 2035
Beleidsnota Ondergrond 2025-2035
Reactienota Concept Beleidsnota Ondergrond 2025 - 2035
PvdD extra doelstelling bodemdieren in Beleidsnota Ondergrond

9 Raadsbrief Voortgang Uitvoeringsprogramma Vervoersongelijkheid 2025
Beleidsveld: Mobiliteit
Portefeuillehouder: Senna Maatoug
Indicatieve behandeltijd: 45 minuten
Geagendeerd door Titus Stam (PvdA), Jacoline Kool (Volt), Stefan Gaillard (Stadsbelang Utrecht), Rik van der Graaf (ChristenUnie) en Fred Dekkers (GroenLinks)
Op 10 juni heeft de raad de brief voortgang Uitvoeringsprogramma Vervoersongelijkheid ontvangen. Uit de voortgangsbrief blijkt dat de bekendheid van verschillende vervoersregelingen relatief laag is, terwijl de hoge kosten van (openbaar) vervoer meermaals terugkomt als reden van bewoners om minder te reizen. De agenderende fracties gaan graag met elkaar en de wethouder in gesprek hoe het bereik en de bekendheid van maatregelen van de vervoersongelijkheidaanpak kunnen worden vergroot.

Dossier 4867 voorblad
Raadsbrief Voortgang Vervoersongelijkheid 2025
Rapportage Nulmeting Migrantenouderen
Actielijst
Uitvoeringsprogramma Vervoersongelijkheid

10 Raadsbrief Vaststellen IPvE-FO Herinrichting Tuinwijkroute
Beleidsveld: Mobiliteit
Portefeuillehouder: Senna Maatoug
Indicatieve behandeltijd: 45 minuten
Geagendeerd door Charlotte Passier (Volt), Marijn de Pagter (VVD), Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren), Gert Dijkstra (EenUtrecht) en Cees Bos (Stadsbelang Utrecht)
De agenderende partijen willen richting meegeven aan het ontwerp vóórdat het college het VO vaststelt.

Dossier 4868 voorblad
Raadsbrief Vaststellen IPvE-FO Herinrichting Tuinwijkroute
IPvE-FO Tuinwijkroute Samenvatting
IPvE-FO Tuinwijkroute
Reactieverslag IPvE-FO Herinrichting Tuinwijkroute
Beantwoording SV2025 nr 103 over Herinrichting Tuinwijkroute

11 Merwedelijn en voorbereiding BO MIRT
Beleidsveld: Mobiliteit
Portefeuillehouders: Senna Maatoug en Eelco Eerenberg
Indicatieve behandeltijd: 120 minuten
Geagendeerd door Marijn de Pagter (VVD), Joost Vasters (D66), Rik van der Graaf (ChristenUnie), Titus Stam (PvdA), Janouke van Meerveld (Student & Starter), Jacoline Kool (Volt), Jantine Zwinkels (CDA), Fred Dekkers (GroenLinks), Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren), Cees Bos (Stadsbelang Utrecht) en Pepijn Zwanenberg (LINK)
Het college voert met de provincie en het Rijk gesprekken over het realiseren van een nieuwe tramlijn, de Merwedelijn. Dit is een deels ondergrondse tram met een nieuwe aansluiting bij Utrecht Centraal die via de Merwedekanaalzone en Nieuwegein naar Rijnenburg zou worden aangelegd. De fracties gaan met elkaar in debat over de verschillende alternatieven voor de Merwedelijn naar aanleiding van de meest recente informatie die hierover naar de raad is gestuurd, onder andere in antwoord op vragen van de VVD-fractie. De fracties willen het daarbij hebben over de varianten, de financiële haalbaarheid, de risico's en de doorkoppeling van de Merwedelijn naar Rijnenburg. Dit debat wordt gevoerd in voorbereiding op het Bestuurlijk Overleg MIRT dat begin november 2025 is gepland.

Dossier 4869 voorblad
Raadsbrief Uitkomsten BO Leefomgeving
Tussenbericht-OVwonen
Raadsbrief Bijdrage grondeigenaren Rijnenburg aan Merwedelijn
Persbericht Investering Merwedelijn
Beantwoording SV2025 nr 67 over Onderbouwing Merwedelijn en reactie op Rijnenburglijn
De Rijnenburglijn: alternatief voor de Merwedelijn
Raadsbrief Reactie op 'VVD Alternatief voor de Merwedelijn'
Raadsbrief Onafhankelijk advies verkenner Merwedelijn
Raadsmemo Toelichting proces MIRT-verkenning OV en wonen

Lange termijnagenda commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 25 september 2025

Onderwerp	Beleidsveld	Planning aanbieden aan raad	Datum aangeboden	Aangeboden/ Gestopt	Toelichting wijziging planning	Toelichting in geval van gestopt
RV Zienswijzen Begrotingswijziging 2025 Recreatieschap	Groen	2025 Q4				
Zienswijzen Ontwerpbegroting 2026 recreatieschap SGL	Groen	2025 Q2				
RV IPVE FO Natuurgebied Zuilen	Groen	2025 Q3				
Zienswijzen Recreatieschap Stichtse Groenlanden 4-jarig uitvoeringsplan en financieel perspectief	Groen	2025 Q3			Was q3 2025 wordt q3 2026 Zie voor redenen raadsbrief 25-03-25 met kenmerk 30204704.	
Zienswijzen Recreatieschap Stichtse Groenlanden Ontwerpbegroting 2025	Groen	2024 Q2	26-09-2024			
Wijziging Gemeenschappelijke Regeling Recreatieschap Stichtse Groenlanden	Groen	2024 Q2	06-06-2024	Aangeboden		
Startdocument Natuurgebied Zuilen	Groen	2024 Q2	15-05-2024	Aangeboden		

Lange termijnagenda commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 25 september 2025

Visie/beleidsnota Stadswater	Markten en havens	2024 Q2	04-07-2024	Aangeboden		
Raadsvoorstel Planning invoeren betaald parkeren gebieden in blok 2	Mobiliteit	2025 Q3				
Aanpak voor de Voetganger	Mobiliteit	2025 Q3				
Voorkeursalternatief MIRT verkenning OV en Wonen	Mobiliteit	2025 Q2		Gestopt		20250619: In de Raadsbrief Uitkomsten Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) (13 juni 2025) is toegelicht dat er geen kaderstellend raadsvoorstel meer komt over het voorkeursalternatief. Vanwege de recente kabinetsval, en de onduidelijkheid die dit met zich meebrengt over verdeling van aanvullend benodigde Rijksmiddelen, is dit nu niet opportuun.
Beleidsnota Ondergrond	Openbare ruimte	2025 Q2	30-01-2025	Aangeboden	In februari gaven we aan de beleidsnota in Q4 2024 aan de raad aan te bieden. We verwachten op dit moment dat dit verschuift naar Q2 2025. De verschuiving in de planning is het gevolg van:	

					1. Complexiteit van het onderwerp: interne en externe afstemming met stakeholders en de verwerking van de reacties vraagt om meer tijd. 2. Aanscherping van opzet naar aanleiding van nieuwe standaarden visies en beleidsnota's. 3. Beschikbaarheid van interne capaciteit; 4. De bezuinigingsopgave waar we nu voor staan.	
Definitieve kostenregeling herstel kelders wervengebied	Wervengebied	2024 Q3	06-10-2024	Aangeboden		

Concept-behandelvoorraad commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 25 september 2025

	Titel	Soort	Ontvangen	Beleidsterrein	Beschrijving	In commissie	Behandelduur
3.1	Inwonersagendering 'Gevolgen sluiting Loobrug'	Inwonersagendering	10-7-2025	Mobiliteit	De initiatiefnemer wil het volgende onderwerp met de gemeenteraad bespreken: Door de afsluiting van de Loobrug in de Meern is de verkeerssituatie in Vleuten en De Meern aanzienlijk veranderd, met name op de Zandweg van nummer 199-206. Uit het aantal meldingen dat is gedaan over het kruispunt Zandweg-busbaan Veldhuizen kunt u zien dat meerdere gebruikers van dit kruispunt hebben aangegeven dat er onveilige situaties optreden. Automobilisten zoeken mogelijkheden om de Leidsche Rijn zo snel mogelijk over te steken, en vermijden de drukke route Landschapsbaan-Veldhuizerweg, vooral tijdens spitsuren. Op melding 395452 heeft de gemeente gerespondeerd, ik citeer: “De gemeente gaat de busbaan niet openstellen voor autoverkeer. Dit gaat ten koste van de doorstroming van het openbaar vervoer, brengt risico’s voor de verkeersveiligheid met zich mee en vereist ingrijpende aanpassingen aan de infrastructuur, zoals het aanpassen van verkeersregelinstallaties en herinrichten van kruispunten.” Daarnaast erkent u de onveiligheid op de zandweg, ik citeer: “We zien dat automobilisten gebruik maken van de busbaan Veldhuizen. Dit is niet toegestaan en zorgt voor onveilige situaties.” De gemeente is zich dus bewust van de onveiligheid op de Zandweg en het zoekgedrag van automobilisten naar een snelle oversteek van de Leidsche Rijn. Daarom willen we graag met de gemeenteraad in gesprek om mogelijke oplossingen te bespreken.	6-11-2025	60 minuten

3.2	Raadsvoorstel Wijziging verordening parkeerbelastingen, planning invoeren betaald parkeren gebieden in blok 2, • te behandelen in samenhang met de volgende raadsbrieven: invoeren betaald parkeren en concept Uitvoeringsprogramma • Halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren, september 2025 • Afhandeling toezeggingen parkeren en toegankelijkheid voor mensen met fysieke beperking	Raadsvoorstel	12-9-2025	Mobiliteit	Voorgesteld wordt om een half jaar later te starten met de verdere uitbreiding van betaald parkeren in de stad (blok 2) dan aanvankelijk was gepland om daarmee tijd te hebben om de basis op orde te brengen bij de doorontwikkeling van het parkeermanagementsysteem en de parkeerapp. De planning voor het invoeren van betaald parkeren in de gebieden in blok 2 (2026-2030) start daarmee niet op 1 mei 2026 maar op 1 november 2026. De planning binnen het blok 2 is hierop aangepast en gaat ervan uit dat de 'vertraging' als gevolg van het uitstel wordt ingelopen in anderhalf jaar tijd. Hiermee geeft het college uitvoering aan Motie M312 Eerst verbeteren, dan uitbreiden (aangenomen op 12 juni 2025).	6-11-2025	150 minuten
3.3	Raadsbrief Lidmaatschap coöperatie Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV) (start voorhangprocedure)	Agendering	16-6-2025	Mobiliteit	Het college is voornemens om lid te worden van de coöperatie Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV). De gemeente Utrecht maakt al jaren gebruik van deze diensten maar is nog geen lid van de coöperatie. Het college is voornemens een schriftelijke aanvraag in te dienen bij het bestuur van de coöperatie SHPV om lid te worden. Alvorens hiertoe over te gaan worden raadsleden door het college in de gelegenheid gesteld wensen en bedenkingen kenbaar te maken. De VVD heeft van deze mogelijkheid gebruik gemaakt.	6-11-2025	30 minuten

3.4	Initiatiefvoorstel 'Maatregelen om het dierenleed door hengelen te verminderen'	Initiatiefvoorstel	10-7-2025	Dierenwelzijn	Dit initiatief stelt voor om te stoppen met hengelmethoden die gepaard gaan met extra dierenleed en om voorwaarden te stellen die ten goede komen aan dierenwelzijn, ecologie en waterkwaliteit. De juridische context maakt een totaalverbod van hengelen nu nog lastig. Dit initiatief beoogt daarom om hengelen, zolang het nog toegestaan is, minder dieronvriendelijk te maken, en de rechten van hengelaars en de belangen van dieren, natuur en milieu te waarborgen.	6-11-2025	60 minuten
3.5	Raadsbrief Uitvoeringsprogramma kwaliteitsslag Park Transwijk	Agendering	16-7-2025	Openbare Ruimte	Park Transwijk is een groene long voor Kanaleneiland en Transwijk maar de druk op het park neemt toe. Er is bijvoorbeeld behoefte aan meer schaduwplekken om te verblijven en aan meer biodiversiteit. De PvdD denkt dat sommige keuzes die in het uitvoeringsprogramma voor de toekomstige inrichting van het park worden gemaakt onverstandig zijn. Mogelijk is het beter hier dingen in te wijzigen of in elk geval bij de uitvoering andere aandachtspunten mee te nemen. Daarom wil ze in debat over de geplande balans tussen biodiversiteit, klimaatadaptatie, ruimte voor recreatie en verblijf voor mensen uit de wijk, en ruimte voor evenementen en sport voor mensen van buiten de wijk. Daarbij wil ze ook ingaan op hoe in het participatieproces de belangen zijn gewogen tussen professionele vertegenwoordigers uit bijvoorbeeld de evenementen en sportsector en direct omwonenden uit de wijk.	6-11-2025	15 minuten
3.6	Raadsbrief uitvoeringsprogramma 30 km impuls	Agendering	27-6-2025	Mobiliteit	Dit betreft een voorzittersagendering. Voorzitters verwachten dat er bij meerdere fracties behoefte is aan bespreking van deze raadsbrief. Inbreng in vrije volgorde.	6-11-2025	90 minuten

3.7	Raadsinformatiebijeenkomst Weerdsluis	RIB		Mobiliteit	De CDA fractie wil samen met D66, VVD, GroenLinks, PvdA, ChristenUnie en LINK in gesprek met inwoners over de voorgenomen inrichting van de omgeving Weerdsluis dat is geïnitieerd door het college. We zijn benieuwd naar de laatste versie van het ontwerp en de keuzes die hierin zijn gemaakt. Ook horen we graag hoe het participatieproces is verlopen én willen we ingaan op onder andere 1) verkeersveiligheid, 2) afvalbeheer en 3) financiën van het project en hoe dat zich verhoudt tot het oorspronkelijke plan. We willen graag een zeer korte introductie-presentatie vanuit de ambtenaren en daarna gelegenheid geven aan bewoners om hun ideeën toe te lichten. Daarna is er ruimte voor vragen en discussie.	16-10-2025, (19.30-20.30 uur)	60 minuten
3.8	Werkbezoek bomen	Werkbezoek	18-09-2025	Groen	Voorstel van wethouders Voortman en Schilderman is om een korte technische sessie inclusief fietstocht (in totaal ca 2 uur) te maken met de Raad met als doel: • Resultaten delen/laten zien hoe we werken aan de ambitie voor meer en betere bomen in Utrecht • Ambitie bomen van kwantiteit naar kwaliteit communiceren en toelichten • Dilemma's bij het planten en verzorgen van bomen (incl financiën) schetsen	16 oktober, (12.00-14.00 uur)	120 minuten
3.9	Werksessie over parkeermanagementsysteem	Werksessie	18-09-2025	Mobiliteit	Zoals met u afgesproken in het debat van 16 januari 2025, nemen we u mee in de stappen die we zetten in de uitrol van betaald parkeren en de implementatie van PMS. We bieden u daarom, voorafgaand aan de introductie van ‘Bezoeker betaalt’ op donderdag 9 oktober graag een bijeenkomst aan waarin we toelichten hoe we hebben gewerkt aan het vergroten van de gebruiksvriendelijkheid van ‘Bezoeker betaalt’.	9 oktober 2025 (20.30-21.30 uur)	60 minuten

3.10	(Beheerde) Speeltuinen en speelplekken	Agendering	26-6-2025	Openbare Ruimte	Elk kind heeft het recht om te spelen.[1] Daarnaast is spelen goed voor de ontwikkeling van kinderen en kunnen speelplekken zorgen voor ontmoeting en groen in de wijk. Gelukkig zijn er in Utrecht mooie voorbeelden van prachtige beheerde en niet beheerde speeltuinen en speelplekjes. We worden zelfs genoemd als stad met de meeste speelplekjes per m2.[2] Dat is mooi! Toch horen we over de kwaliteit van speelplekken nog wisselende signalen en denken we dat er verbetering mogelijk is. Het gaat dan o.a. om inclusief spelen, toegankelijkheid, stoerspelen, meer ruimte zelfbeheer en mogelijkheden verzelfstandigen, regeldruk beheerde speeltuinen ervaren en mogelijkheden om op schoolpleinen te spelen.	6-11-2025	60 minuten
3.11	Raadsbrief Versnellingsaanpak Groene Schaalsprong	Agendering	11-9-2025	Groen	Dit betreft een voorzittersagendering. Voorzitters verwachten dat er bij meerdere fracties behoefte is aan bespreking van deze raadsbrief. Inbreng in vrije volgorde.	11-12-2025	90 minuten

[1] art.31 kinderrechtenverdrag.

[2] Utrechtse kinderen hebben verreweg meeste keuze uit speeltuinen – RTV Utrecht

Concept-behandelvoorraad commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 25 september 2025

Gemeente Utrecht

Inwonersagendering Gevolgen sluiting Loobrug

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ruimte
Opsteller	Imke Sierksma, namens Marc van Maris
Kenmerk	30672582
Geheim	Nee

Inwonersagendering Gevolgen sluiting Loobrug

De initiatiefnemer wil het volgende onderwerp met de gemeenteraad bespreken:

Door de afsluiting van de Loobrug in de Meern is de verkeerssituatie in Vleuten en De Meern aanzienlijk veranderd, met name op de Zandweg van nummer 199-206. Uit het aantal meldingen dat is gedaan over het kruispunt Zandweg-busbaan Veldhuizen kunt u zien dat meerdere gebruikers van dit kruispunt hebben aangegeven dat er onveilige situaties optreden. Automobilisten zoeken mogelijkheden om de Leidsche Rijn zo snel mogelijk over te steken, en vermijden de drukke route Landschapsbaan-Veldhuizerweg, vooral tijdens spitsuren.

Op melding 395452 heeft de gemeente gerespondeerd, ik citeer: “De gemeente gaat de busbaan niet openstellen voor autoverkeer. Dit gaat ten koste van de doorstroming van het openbaar vervoer, brengt risico’s voor de verkeersveiligheid met zich mee en vereist ingrijpende aanpassingen aan de infrastructuur, zoals het aanpassen van verkeersregelinstallaties en herinrichten van kruispunten.” Daarnaast erkent u de onveiligheid op de zandweg, ik citeer: “We zien dat automobilisten gebruik maken van de busbaan Veldhuizen. Dit is niet toegestaan en zorgt voor onveilige situaties.”

De gemeente is zich dus bewust van de onveiligheid op de Zandweg en het zoekgedrag van automobilisten naar een snelle oversteek van de Leidsche Rijn. Daarom willen we graag met de gemeenteraad in gesprek om mogelijke oplossingen te bespreken.

Met vriendelijke groet,

De initiatiefnemer,

Marc van Maris
Mede namens omwonenden van de Loobrug

Samenvatting

Door de afsluiting van de Loobrug voor autoverkeer is de veiligheid van fietsers en voetgangers op de zandweg, doorfietsroute Woerden-Utrecht, sterk verminderd, er zijn zeer regelmatig gevaarlijke situaties voor voetgangers, fietsers en kinderen in de straat. Uit Signalen Utrecht blijkt dat er al vaak melding van is gedaan. Als omwonenden willen we graag in gesprek met de gemeenteraad over oplossingen.



Doel

Als omwonenden en gebruikers van de Zandweg, Rijksstraatweg, de busbaan Vleuterweide-Veldhuizen en de Loobrug streven we naar een veiliger verkeerssituatie dan de door de afsluiting van de Loobrug veroorzaakte onveiligheid.

Bijlagen

- Petitie (Pas de situatie door de sluiting van de Loobrug aan - Petities.nl)

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	4789
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	25 september 2025
Agendapunt	3.2
Titel	Raadsvoorstel Wijziging verordening parkeerbelastingen, planning invoeren betaald parkeren gebieden in blok 2
ID	5015
Behandelend ambtenaar	Ittersum, Wilbert van
Telefoon	0641554017
E-mail	wilbert.van.ittersum@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Verkeer, vervoer en waterstaat
Portefeuillehouder	Wethouder Maatoug
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	**25 september 2025**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Wijziging Verordening Parkeerbelastingen, planning invoeren betaald parkeren gebieden in blok 2

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Wilbert van Ittersum
Kenmerk	30201328
Vergaderdatum Raad	volgt
Referendabel	Nee (artikel 1:2 lid 2 onder e Verordening raadgevend referendum)
Geheim	Nee

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

1. De wijziging van de Verordening Parkeerbelastingen vast te stellen conform bijgaand wijzigingsbesluit, waarmee:
   a. de invoering van betaald parkeren blok 2 start op 1 november 2026 in plaats van op 1 mei 2026;
   b. het half jaar uitstel ten opzichte van de oorspronkelijk voorziene planning wordt ingehaald door in de eerste drie tranches extra adressen toe te voegen;
   c. de planning voor blok 2 als volgt wordt:
      i. In 2026: Elinkwijk, Geuzenwijk-De Driehoek, Johan Uitenbogaertstraat e.o., Lunetten-Noord (+deel Zuid);
      ii. In 2027: Hoograven Zuid, Maarschalkerweerd, Mereveld, Galgenwaard, Schaakbuurt, Queeckhovenplein e.o., Pr. Bernhardplein e.o., Donaudreef-Wolgadreef e.o., Taagdreef-Rubicondreef e.o.;
      iii. In 2028: Zamenhofdreef e.o. Neckardreef e.o. Lunetten-Zuid, Leeuwensteyn;
      iv. In 2029: Hoge Weide Parkwijk-Noord Parkwijk-Zuid, Terwijde-Oost en De Wetering-Zuid, Het Zand-Oost, Rijnsweerd en Voorveldse polder;
      v. In 2030: Langerak, Het Zand-West, Bedrijvengebied Strijkviertel, Rijnvliet, Poldergebied Overvecht.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Voorgesteld wordt om een half jaar later te starten met de verdere uitbreiding van betaald parkeren in de stad (blok 2) dan aanvankelijk was gepland om daarmee tijd te hebben om de basis op orde te brengen bij de doorontwikkeling van het parkeermanagementsysteem en de parkeerapp. De planning voor het invoeren van betaald parkeren in de gebieden in blok 2 (2026-2030) start daarmee niet op 1 mei 2026 maar op 1 november 2026. De planning binnen het blok 2 is hierop aangepast en gaat ervan uit dat de 'vertraging' als gevolg van het uitstel wordt ingelopen in anderhalf jaar tijd. Hiermee geeft het college uitvoering aan Motie M312 Eerst verbeteren, dan uitbreiden (aangenomen op 12 juni 2025).

Context

Aanleiding

In het raadsbesluit van 25 april 2024 'Wijziging verordening parkeerbelasting voor het heffen van parkeerbelasting stadsbreed' is het hele grondgebied van de gemeente aangewezen als gebied waar parkeerbelasting wordt geheven. De openbare ruimte is schaars in onze stad. Betaald parkeren zorgt voor een betere verdeling van de schaarse openbare ruimte en is daarmee een belangrijk ordeningsinstrument voor de stad. De opbrengsten van de parkeerbelasting investeert de gemeente Utrecht in de kwaliteit van de stad, in alternatieve vormen van vervoer en voorzieningen in de wijken.

De gemeente kan niet in één keer in de hele stad betaald parkeren invoeren. Daarom zijn de gebieden, waar nog geen sprake is van betaald parkeren, verdeeld in drie blokken op basis van (verwachte) parkeerdruk en geplande bouwontwikkelingen. De invoering van betaald parkeren in blok 1 wordt in 2025 afgerond; voor de planning van blok 2 wordt nu een besluit aan de raad voorgelegd.

De invoering van betaald parkeren viel gedeeltelijk samen met de overgang naar een nieuw Parkeermanagementsysteem (PMS) en de introductie van een parkeerapp. Omdat de leverancier van het vorige systeem sneller stopte dan verwacht, is bij de invoering van het nieuwe PMS gekozen voor een gefaseerde invoering. Eerst zijn de modules ingevoerd waarmee de meeste inwoners geholpen werden (meer dan 90%). Voor de overige vergunningen wordt nog gewerkt met tijdelijke oplossingen, buiten het systeem om.
Het PMS en de parkeerapp zijn dus nog niet volledig uitontwikkeld. Dit brengt risico's met zich mee voor de verdere uitbreiding van betaald parkeren omdat de basis nog niet volledig op orde is. Hierover is de raad geïnformeerd in de Raadsbrief 'stand van zaken uitvoering parkeren' van 18 april 2025.

De doorontwikkeling van het Parkeermanagementsysteem en de parkeerapp en de verschillende risico's die hieromtrent spelen, zijn voor het college en voor de raad van groot belang bij de afweging rondom de verdere uitbreiding van betaald parkeren in de stad. Om objectief te toetsen in hoeverre de risico's beheersbaar zijn, heeft het college een extern onderzoek laten uitvoeren door PricewaterhouseCoopers Accountants N.V., directie Digital Transformation (hierna: PwC).
Naast het onderzoek van PwC heeft het college verschillende risico's onderkend en tegen het licht gehouden vanuit de invalshoeken techniek, dienstverlening, gebiedsontwikkeling, parkeerdruk, organisatie, politiek en financiën. Daarbij is bekeken welke beheersmaatregelen al genomen zijn om die risico's te beheersen en welke maatregelen nog extra mogelijk zijn.

Hoofdconclusies Quickscan PwC

PwC concludeert dat het PMS voor de korte termijn voldoende betrouwbaar is, maar dat voor de middellange termijn sprake is van substantiële risico's voor de haalbaarheid van het beoogde PMS, als gevolg van een aantal technische en organisatorische knelpunten. Het rapport (in bijlage) geeft verschillende adviezen waarmee deze knelpunten worden weggenomen of beheersbaar zijn. De gekozen oplossing (Software as a Service, SaaS) is in de kern voldoende in volume op te schalen. PwC constateert echter dat de gemeente Utrecht in de praktijk steeds vaker naar maatwerk neigt, wat tegenstrijdig is met een keuze voor een SaaS oplossing.
Enkele maatregelen die PwC adviseert hebben betrekking op de projectstructuur en governance, op het realiseren van een integrale planning en een goede Service Level Agreement en op het aanpassen van beleid en processen aan de standaardoplossingen binnen het systeem (SaaS).

Integrale afweging

Aan de hand van drie planningsscenario's voor blok 2 zijn de consequenties voor de parkeerdruk, gebiedsontwikkeling en de parkeerexploitatie in beeld gebracht van verschillende startmomenten voor blok 2.

- Scenario 1: start invoering blok 2 in mei 2026 (basisscenario)
- Scenario 2: start invoering blok 2 in november 2026 (half jaar uitstel, met inloop in blok 2)
- Scenario 3: start invoering blok 2 in mei 2027 (1 jaar uitstel, zonder inloop)

Onderstaande tabel vat de gevolgen van de scenario's kort samen. Hiermee geeft het college tevens uitvoering aan de toezegging in de commissie MGOR van 5 juni 2025 om verschillende scenario's uit te werken voor het vervolg van invoeren betaald parkeren en de gevolgen en risico's in beeld te brengen.

	Scenario	***Parkeerdruk***	***Gevolgen voor gebiedsontwikkeling***	***Inkomstenderving parkeeropbrengsten***
1	Start blok 2 in mei 2026 (basisscenario)	Geen gevolgen	Geen gevolgen	Geen gevolgen
2	Start blok 2 in nov. 2026 (half jaar uitstel, met inloop)	Parkeeroverlast blijft half jaar langer bestaan	Geen gevolgen, mits in de planning voorrang wordt gegeven aan gebieden met bouwontwikkelingen	3 miljoen euro incidenteel
3	Start blok 2 in mei 2027 (1 jaar uitstel, zonder inloop)	Parkeeroverlast blijft jaar langer bestaan	Consequenties voor ontwikkeling Tussen de Rails (geplande oplevering woningen feb. 2027)	2,2 miljoen euro structureel (22 miljoen euro tot 2036)

Alles overwegend stelt het college voor om de start van blok 2 met een half jaar uit stellen ten opzichte van de oorspronkelijk voorziene planning. Dit betrof een ambtelijke planning, niet door het bestuur vastgesteld. Daarmee start blok 2 op 1 november 2026 in plaats van 1 mei 2026 (scenario 2). Daar waar we in het verleden te optimistisch zijn geweest over de implementatie van het parkeermanagementsysteem, nemen we nu liever het zekere voor het onzekere. De belangrijkste consequenties van uitstel liggen op het vlak van financiën (minder parkeeropbrengsten dan geraamd) en parkeerdruk (de hoge parkeerdruk blijft langer bestaan in gebieden waar betaald parkeren wordt uitgesteld). Zie verder hieronder bij argumenten en kanttekeningen.
Het half jaar uitstel wordt gedurende blok 2 ingelopen door in de eerste drie tranches extra adressen toe te voegen. Met dit voorstel geeft het college uitvoering aan Motie M312 Eerst verbeteren, dan uitbreiden (aangenomen op 12 juni 2025).

Dit heeft geleid tot de planning zoals opgenomen in het bijgevoegde Besluit Wijziging Verordening Parkeerbelastingen. In de informatieve bijlage 'Planning invoeren betaald parkeren 2026-2030" staan de precieze gebieden en aantallen adressen. Voor prioritering van gebieden binnen een blok is een afwegingskader vastgelegd in het Raadsbesluit over het stadsbreed invoeren van betaald parkeren. De planning voor de invoering van betaald parkeren in blok 2 is op basis van dit afwegingskader gemaakt. Criteria voor de volgorde van de keuze voor gebieden binnen een blok zijn: parkeerdruk, gebiedsontwikkelingen, aantal meldingen en bereikbaarheid.

Juridische context
Artikel 225 van de Gemeentewet maakt het voor een gemeente mogelijk om parkeerbelasting te heffen voor regulering van parkeren. In artikel 10 van de 'Verordening parkeerbelastingen gemeente Utrecht' is de bevoegdheid tot het aanwijzen van een betaald parkeergebied geregeld: "De aanwijzing van de plaats waar, de venstertijd en de wijze waarop tegen betaling van de belasting als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel a, mag worden geparkeerd, geschiedt in alle gevallen door het college van burgemeester en wethouders bij openbaar te maken besluit". In het voorjaar van 2024 heeft de gemeenteraad bepaald dat Burgemeester en wethouders dit besluit kunnen nemen zonder voorafgaande draagvlakmeting. Bij dit besluit heeft de raad de voorwaarde gesteld dat de volgorde en prioritering van gebieden waar in blok 2 en 3 betaald parkeren ingevoerd wordt of het onderling wijzigen van deze blokken ter goedkeuring moeten worden voorgelegd aan de raad voordat in deze blokken parkeerbelasting wordt geheven. Daarbij is door de raad in 2024 een afwegingskader vastgesteld, om ervoor zorg te dragen dat de volgorde en prioritering onderbouwd en weloverwogen bepaald wordt. Met dit voorstel wordt aan die voorwaarden voldaan.

In artikel 4 lid 5 van de 'Beleidsregels parkeernormen Auto' staat dat van bovengenoemd raadsbesluit over de planning van invoering van blok 2 uitgegaan mag worden bij de onderbouwing van bouwplannen (toepassing B1 norm).

In november 2025 worden twee separate voorstellen aan de raad voorgelegd over de verordening Parkeerbelastingen. Onderhavig voorstel gaat over de planning van de invoering van betaald parkeren in blok 2. Het andere voorstel betreft de jaarlijkse reguliere actualisering van de parkeerbelasting (o.a. tarieven) die samenhangt met de Programmabegroting.

Beslistermijn
Besluitvorming over de volgorde van invoeren van betaald parkeren voor de gebieden in blok 2 moet uiterlijk in 2025 plaatsvinden. Hierdoor is er bij gebiedsontwikkelingen zekerheid over wanneer in welk gebied betaald parkeren wordt ingevoerd. Dit geeft de gemeente en ontwikkelaars de basis om afspraken te maken over het programma inclusief het daarbij benodigde aantal parkeerplaatsen. Daarnaast worden omgevingsvergunningen verleend en omgevingsplannen vastgesteld, uitgaand van dit besluit. Verder is dit van belang om de bewoners duidelijkheid te geven over wanneer hun buurt aan de beurt is. Voor ondernemers is het bovendien van groot belang om die duidelijkheid te krijgen; zij anticiperen in hun bedrijfsvoering op het wel of niet betaald parkeren in hun gebied.

Beoogd effect
Met het invoeren van betaald parkeren geeft de gemeente invulling aan het gemeentelijk en regionaal mobiliteitsbeleid waarin betaald parkeren als een belangrijk instrument wordt gezien voor een duurzaam mobiliteitssysteem. Betaald parkeren zorgt ook voor een betere verdeling van de schaarse openbare ruimte. Het is daarmee een belangrijk ordeningsinstrument voor de stad.
Met het half jaar uitstel van blok 2 wordt beoogd de basis op orde te krijgen rondom het parkeermanagementsysteem en de parkeerapp en de risico's beheersbaar te maken.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
18-4-2025 Raadsbrief Stand van zaken uitvoering parkeren
Bij deze brief zat een bijlage met alle eerdere brieven over de stand van zaken van het Parkeermanagementsysteem en de parkeerapp (tijdlijn)
25-4-2024 Wijziging verordening parkeerbelasting voor het heffen van parkeerbelasting stadsbreed
24-6-2024 Raadsbrief planning invoering betaald parkeren en onderwijsvergunning
24-10-2023 Invoeren betaald parkeren in 2023

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De wijziging van de Verordening Parkeerbelastingen vast te stellen conform bijgaand wijzigingsbesluit, waarmee: a. de invoering van betaald parkeren blok 2 start op 1 november 2026 in plaats van op 1 mei 2026; b. het half jaar uitstel ten opzichte van de oorspronkelijk voorziene planning wordt ingehaald door in de eerste drie tranches extra adressen toe te voegen; c. de planning voor blok 2 als volgt wordt: i. In 2026: Elinkwijk, Geuzenwijk-De Driehoek, Johan Uitenbogaertstraat e.o., Lunetten-Noord (+deel Zuid); ii. In 2027: Hoograven Zuid, Maarschalkerweerd, Mereveld, Galgenwaard, Schaakbuurt, Queeckhovenplein e.o., Pr. Bernhardplein e.o., Donaudreef-Wolgadreef e.o., Taagdreef-Rubicondreef e.o.; iii. In 2028: Zamenhofdreef e.o. Neckardreef e.o. Lunetten-Zuid, Leeuwensteyn; iv. In 2029: Hoge Weide Parkwijk-Noord Parkwijk-Zuid, Terwijde-Oost en De Wetering-Zuid, Het Zand-Oost, Rijnsweerd en Voorveldse polder; v. In 2030: Langerak, Het Zand-West, Bedrijvengebied Strijkviertel, Rijnvliet, Poldergebied Overvecht.
Argumenten	

1.1	<u>Uitstel van een half jaar geeft ruimte om opvolging te geven aan de aanbevelingen van PwC, gelijktijdig met de uitvoering van scope 1 en 2[1] en de reguliere voorbereiding van de invoermomenten van betaald parkeren in nieuwe gebieden.</u>
	Het college constateert dat in de doorontwikkeling van het PMS de basis op korte termijn op orde kan worden gebracht. Toch kan op het moment dat dit raadsvoorstel wordt ingediend niet de volledige zekerheid worden gegeven dat de basis op 1 mei 2026 op orde is, uitgaande van de onderdelen die zijn opgenomen in de Raadsbrief van 18 april 2025. PwC concludeert dat het PMS voor de korte termijn voldoende betrouwbaar is. De invoering van betaald parkeren is afgelopen mei goed verlopen en ook voor de nieuwe gebieden in november 2025 is het PMS voldoende stabiel. PwC concludeert echter ook dat voor de middellange termijn sprake is van substantiële risico's voor de haalbaarheid van het beoogde PMS als gevolg van een aantal technische en organisatorische knelpunten. Het rapport geeft verschillende adviezen waarmee deze knelpunten worden weggenomen of beheersbaar zijn. Uitstel van invoering betaald parkeren blok 2 geeft de tijd om opvolging te geven aan de conclusies en aanbevelingen van PwC. Het college en de ambtelijke organisatie gaan de komende maanden hard aan de slag met de aanbevelingen uit het rapport. Hierbij focussen we in de komende maanden op de aanbevelingen met de hoogste prioriteit. Dit zijn aanbevelingen die o.a. betrekking hebben op de planning, de governance(structuur) van het project, risicomanagement en voortgangsrapportages. In plaats van vier maanden (tot 1 mei 2026) hebben we tien maanden (tot 1 november 2026) voor de doorontwikkeling van PMS en de voorbereiding van invoeren betaald parkeren blok 2. Dit geeft het college voldoende vertrouwen dat we scope 1 volledig kunnen afronden. Parallel hieraan maken we een gedegen integrale planning voor scope 2 en 3. Na de geplande afronding van scope 1 toetsen we of het PMS functioneel stabiel blijft. Indien hier knelpunten uit naar voren komen, dan kan de extra tijd worden benut, die met een half jaar uitstel is gecreëerd, om deze op te lossen. De beschikbare tijd tot aan de start van blok 2 is ook voldoende ruim om eventuele tegenvallers in het afbouwen van de resterende tijdelijke oplossingen op te vangen.
1.2	<u>Dit geeft tijd om de implementatie van de nieuwe functionaliteit 'bezoeker betaalt' goed te begeleiden.</u>
	Een belangrijke vernieuwing in de parkeerapp is de functionaliteit 'bezoeker betaalt'. Zodra deze in oktober 2025 operationeel is, hoeven inwoners het parkeergeld voor hun bezoekers niet meer voor te schieten. De bezoeker betaalt dan zelf via de parkeerapp. Het college heeft dit Raadsvoorstel in september 2025 aan de raad gestuurd. De maand daarna is de uitrol van 'bezoeker betaalt' gepland. Bij de ontwikkeling van deze functionaliteit zijn gebruikers betrokken. De functionaliteit is uitgebreid getest en alle ontwikkelpunten uit deze feedbacksessies zijn meegenomen bij de ontwikkeling van de versie die wordt geïmplementeerd. Bovendien is een specifieke communicatie-aanpak ontwikkeld rondom het in gebruik nemen van de nieuwe functie in de parkeerapp. Mogelijk komen er na implementatie nog reacties en opmerkingen op de nieuwe functionaliteit. Uitstel van invoeren betaald parkeren geeft tijd om de functionaliteit gedegen te implementeren en door te ontwikkelen indien dat op basis van feedback verstandig wordt geacht.

[1] Om een realistische planning te maken zijn de verbeteringen in het PMS en de parkeerapp ingedeeld in drie scopes: scope 1 betreft alle eisen die gesteld zijn bij de aanbesteding van het systeem, scope 2 zijn de verbeteringen aan eerder opgeleverde functionaliteiten en scope 3 zijn nieuwe wensen, die in een later stadium zijn ontstaan.

1.3	Dit besluit geeft invulling aan het raadsbesluit voor het stadsbreed invoeren van betaald parkeren en maakt de uitvoering hiervan voor blok 2 mogelijk.
	Voor prioritering van gebieden binnen een blok is een afwegingskader vastgelegd in het Raadsbesluit 'Wijziging van de Verordening Parkeerbelasting voor het heffen van parkeerbelasting stadsbreed'. De planning voor de invoering van betaald parkeren in blok 2 is op basis van dit afwegingskader gemaakt. Criteria voor de volgorde van de keuze voor gebieden binnen een blok zijn: parkeerdruk, gebiedsontwikkelingen, aantal meldingen en bereikbaarheid. In het raadsbesluit is ook vastgelegd dat de prioritering van blok 2 ter goedkeuring aan de raad wordt voorgelegd. De parkeerdruk is in november 2024 in alle gebieden in blok 2 gemeten. Voor de gebieden die in de planning in 2026 en 2027 zijn ingedeeld geldt dat hier een (zeer) hoge parkeerdruk is en veelvuldig melding wordt gemaakt van parkeeroverlast. In enkele gebieden zijn (ook) bouwontwikkelingen. Vanaf 2028 zijn gebieden ingedeeld waar de parkeerdruk al hoog is en/of waar verwacht wordt dat deze zal stijgen door het waterbedeffect. Voor blok 2 is ook bereikbaarheid toegevoegd aan de criteria in het afwegingskader voor de planning. Dit naar aanleiding van amendement 39; 'Ook bereikbaarheid in het afwegingskader voor prioritering van gebieden binnen een blok'. Voor alle betreffende gebieden is de bereikbaarheid geanalyseerd. Hieruit bleek het overal op orde; het criterium heeft dus niet geleid tot aanpassingen in de planning.
1.4	Met deze planning wordt de vertraging – als gevolg van een half jaar uitstel - gedurende blok 2 ingelopen.
	Omdat de uitbreiding van betaald parkeren in blok 2 start in november 2026 zijn in de eerste drie tranches van blok 2 (1 nov 2026, 1 mei 2027 en 1 nov 2027) extra adressen opgenomen, waarmee we het half jaar uitstel kunnen inlopen. Daarmee beperken we de financiële consequenties van het uitstel.
1.5	Dit besluit heeft geen nadelige gevolgen voor lopende gebiedsontwikkelingen in blok 2 en geeft de betreffende ontwikkelaars zekerheid waar en wanneer betaald parkeren wordt ingevoerd.
	Bij gebiedsontwikkelingen moeten ontwikkelaars voldoen aan het parkeernormenbeleid. Voor gebieden waar betaald parkeren is of zal worden ingevoerd, gelden andere regels dan in gebieden zonder betaald parkeren. Wel of geen betaald parkeren heeft dus grote invloed op het ontwikkelprogramma en daarmee hun business case. Voor de gebiedsontwikkeling is het van groot belang dat de raad een besluit neemt over de invoering van betaald parkeren. Dit is nodig als onderbouwing voor de bouwplannen. Uitstel van besluitvorming over blok 2 is zeer onwenselijk. Onzekerheid over de planning van betaald parkeren in blok 2 kan tot vertraging leiden in planvorming, contractvorming, planologische procedures en realisatie van woningbouw. Voor de gebiedsontwikkelingen geldt dat uitstel met een half jaar - met inloop in blok 2 - geen nadelige gevolgen heeft, mits in de planning prioriteit wordt gegeven aan gebieden met gebiedsontwikkelingen die afhankelijk zijn van een tijdige invoering van betaald parkeren. Daar is rekening mee gehouden. Zou de invoering van betaald parkeren een geheel jaar worden uitgesteld, dan ontstaan er problemen voor de woningbouw Tussen de Rails, omdat geplande oplevering van de woningen eerder is dan de startdatum van blok 2 in dit scenario.
1.6	De planning geeft duidelijkheid aan bewoners en ondernemers en andere belanghebbenden.
	Door nu een besluit voor te leggen voor de planning van blok 2 geven we duidelijkheid aan bewoners en bezoekers, aan ondernemers, in de gebieden waar we in blok 2 betaald parkeren invoeren en aan ontwikkelaars van woningbouw in de gebieden van blok 2.

1.7	De planning is uitvoerbaar.
	De invoering van betaald parkeren in blok 2 duurt vijf jaar van 2026 t/m 2030. De gebieden die in blok 2 zijn ingedeeld omvatten in totaal 43.431 adressen. De capaciteit voor invoeren is 10.000 adressen per jaar. De planning is goed haalbaar voor de uitvoeringsorganisatie. De keuze om de vertraging in anderhalf jaar tijd in te lopen wordt mogelijk gemaakt door het uitvoerende team uit te breiden met 2 FTE voor de duur van een jaar (eind 2026 tot en met eind 2027).
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	Ook zonder uitstel van betaald parkeren is er tijd om eventuele vertragingen in de doorontwikkeling van het PMS en de parkeerapp op te vangen en om de gewenste regelingen voor doelgroepen te realiseren.
	De eerste tranche voor invoering betaald parkeren in blok 2 zou regulier starten op 1 mei 2026. Volgens de huidige planning zullen alle functionaliteiten in scope 1 en 'Bezoeker betaalt' opgeleverd worden in het kalenderjaar 2025. Er is dus een periode van vier maanden uitlooptijd om te realiseren wat nodig is. Dit geldt ook voor de huidige tijdelijke oplossingen die stapsgewijs worden weggewerkt en vervangen door technische oplossingen binnen het PMS en de parkeerapp. Ook dit staat gepland in 2025. Uitstel van invoering betaald parkeren heeft hierop dus geen invloed. Op 1 mei 2026 zijn de onwenselijke tijdelijke oplossingen er volgens de planning niet meer. Een vergelijkbare situatie geldt voor de specifieke regelingen voor doelgroepen: • De beoogde parkeervergunning maatschappelijk is onderdeel van de vast te stellen Verordening Parkeerbelastingen. Deze vergunning vormt de structurele oplossing om korting te geven op parkeervergunningen voor medewerkers van onderwijs en de politie die zonder auto niet op hun werk kunnen komen. • Voor wat betreft mensen die thuiszorg of mantelzorg verlenen in gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, geldt dat momenteel sprake is van een tijdelijke regeling totdat de functionaliteit 'bezoeker betaalt' in de parkeerapp is opgenomen. In 2026 is zal sprake zijn van een overgangsperiode voor de groep zorgverleners die van deze tijdelijke regeling gebruik maakt. • Tenslotte zijn verbeteringen doorgevoerd in de communicatie over de U pas regeling, zowel in de wijkberichten als op de website. Voor deze doelgroep-gerelateerde zaken is uitstel van invoering betaald parkeren, zoals wij nu kunnen overzien, niet nodig. Omdat op dit moment niet op alle onderdelen volledige zekerheid kan worden gegeven dat de basis op 1 mei 2026 op orde is in het PMS, is in de eindafweging het zekere voor het onzekere genomen. Een half jaar uitstel geeft ruim de tijd om de basis goed op orde te brengen voordat we verder gaan met de invoering van betaald parkeren.
1.2	Door de invoering betaald parkeren uit te stellen, blijft de hoge parkeerdruk in de betreffende gebieden langer bestaan.
	Veel inwoners willen vanwege de hoge parkeerdruk in hun woonomgeving dat betaald parkeren wordt ingevoerd. Zij kunnen teleurgesteld zijn dat dit nu een half jaar wordt uitgesteld. Dit brengt extra druk met zich mee voor het team Invoeren betaald parkeren omdat hierover vragen en klachten zullen binnenkomen. Het aantal meldingen van parkeeroverlast vanuit gebieden blok 2 was in het eerste half jaar 2025 (4.813) al bijna net zo hoog als het aantal over heel 2024 (5.387). De nieuwe planning geeft wel helderheid wanneer in welk gebied betaald parkeren definitief wordt ingevoerd. De planning is gemaakt op basis van de technische mogelijkheden en de beschikbare personele capaciteit. Daarmee

	voeren we voor ongeveer 10.000 adressen per jaar betaald parkeren in. Het is daarmee niet mogelijk om, naast gebieden die vanwege bouwontwikkelingen noodzakelijk zijn, in alle gebieden met een hoge parkeerdruk (>80%) op korte termijn betaald parkeren in te voeren.
1.3	Uitstel kost geld waardoor in de parkeerreserve minder middelen zijn om schommelingen in de parkeerexploitatie op te vangen.
	Door de verdere uitrol van betaald parkeren in de stad met een half jaar uit te stellen, neemt het aanvankelijk verwachte - en op basis van die verwachting ingecalculeerde - bedrag aan parkeerinkomsten af. De vertraging in de uitrol betaald parkeren wordt binnen blok 2 ingelopen in een periode van anderhalf jaar. Hierdoor wordt de financiële consequentie beperkt tot incidenteel 3 miljoen euro (minder parkeerinkomsten). Zou de invoering van betaald parkeren een geheel jaar worden uitgesteld, dan wordt de inkomstenderving van de parkeeropbrengsten dermate groot, structureel 2,2, miljoen euro per jaar, dat dit onverantwoord wordt geacht vanuit financieel oogpunt.

Financiën
De netto-opbrengst van de uitbreiding betaald parkeren (na aftrek van de kosten invoeren betaald parkeren en de inkomstenderving uit het opheffen van parkeerplekken) is beschikbaar voor ruimtelijke investeringen zoals vastgesteld bij de RSU 2040. Het nettoresultaat van de invoering van betaald parkeren is opgenomen in de meerjarenbegroting.
Door de invoering van betaald parkeren een half jaar uit te stellen – waarbij in de planning verwerkt is om deze ‘vertraging’ in anderhalf jaar tijd in te lopen – dalen de geraamde parkeerinkomsten met circa 3 miljoen euro (incidenteel). Omdat de verwachte inkomsten al zijn verwerkt in de programma-begroting wordt deze incidentele tegenvaller gedekt conform motie 312 uit de Egalisatiereserve Parkeerexploitatie.

Het bedrag van 3 miljoen is een inschatting; volledige precisie is niet mogelijk vanwege het volgende:
- De gebiedskenmerken verklaren maar voor 85% de verwachte opbrengsten. De overige 15% blijven variabel.
- De uitkomsten worden met langjarige gemiddelden gecorrigeerd. Dit kan per invoeringsmoment variëren.
- Marco-economische factoren hebben invloed op het gehele fiscale gebied en daarmee ook op de uitbreidingsgebieden

De kosten voor de uitbreiding van de uitvoeringscapaciteit (2 FTE) worden gedekt uit de incidentele middelen die bij de VJN 2025 vrij zijn gemaakt en in de egalisatiereserve parkeerexploitatie zijn gestort.

Vervolg
Het college actualiseert de planning ieder jaar. Jaarlijks wordt de raad in juli geïnformeerd over de stand van zaken invoering betaald parkeren in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR). Dat is een bijlage bij de Voorjaarsnota. De raad kan desgewenst de voorgestelde actualisering amenderen.

Daarnaast gaat het college door met het schrijven van een halfjaarlijkse voortgangsbrief over de stand van zaken omtrent parkeren. Na de brieven van april 2025 en september 2025 kan de raad in het voorjaar 2026 een volgende voortgangsbrief tegemoet zien.

Samen stad maken (voorheen: Participatie)
‘Gemeente aan zet’ van toepassing, er is niet samengewerkt met Utrechters voor dit voorstel.

Communicatie
In het voorjaar van 2026 start de communicatie richting de bewoners en ondernemers in de gebieden waar op 1 november 2026 betaald parkeren wordt ingevoerd. De communicatie is feitelijk en ondersteunend. Bij het invoeren van betaald parkeren in de verschillende gebieden worden bewoners geïnformeerd over wanneer betaald parkeren wordt ingevoerd, wat dit betekent voor de bewoners,

welke parkeervergunningen er zijn, hoe een parkeervergunning kan worden aangevraagd, hoe de bezoekersregeling werkt, hoe de regeling voor U pas houders werkt, etc.
Bovendien zijn medewerkers van de gemeente Utrecht (het parkeerteam, KCC en Werk en Inkomen) in de wijken aanwezig waar betaald parkeren wordt ingevoerd om informatie te geven en bewoners te ondersteunen bij het aanvragen van hun parkeervergunning, het gebruik van de parkeerapp of tegemoetkoming in parkeerkosten.

De planning voor blok 2 wordt via internet, de digitale nieuwsbrief en een persbericht bekend gemaakt.

Niet referendabel

De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is niet van toepassing omdat dit een raadsvoorstel betreft over de vaststelling van de gemeentelijke begroting en rekening, de hoogte van de gemeentelijke tarieven of belastingen, en het invoeren, wijzigen of afschaffen van gemeentelijke tarieven of belastingen (artikel 1:2 lid 2 onder e Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen

Bijlage besluitvorming:
- Besluit tot wijziging Verordening parkeerbelastingen Gemeente Utrecht

Bijlagen informatief
- Rapportage Quickscan PwC
- Planning invoeren betaald parkeren 2026-2030

Besluit tot wijziging van de Verordening Parkeerbelastingen gemeente Utrecht 2026

De raad van de gemeente Utrecht

- Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 9 september 2025;
- Gelet op de artikelen 156, eerste en tweede lid, aanhef en onderdeel h, en 225 en 228 van de Gemeentewet en de vigerende Parkeerplaatsenverordening;
- Gezien het advies van de commissie Mobiliteit, Groen en openbare Ruimte;

Overwegende dat de prioritering van gebieden in blok 2 ter goedkeuring aan de raad moet worden voorgelegd;

Besluit het volgende:

Artikel I

De Verordening parkeerbelastingen gemeente Utrecht 2026 wordt als volgt gewijzigd:

A. Tarieventabel parkeerbelastingen en behorende bij de parkeerbelasting 2026 wordt als volgt gewijzigd:

Tabel

Blok	Jaar	Gebieden
2	2026-2030	Elinkwijk
		Geuzenwijk- De Driehoek

		Johan Uitenbogaertstraat e.o.
		Hoograven Zuid
		Lunetten noord (+deel zuid)
		Maarschalkerweerd, Mereveld, Galgenwaard
		Schaakbuurt
		Queeckhovenplein e.o.
		Pr. Bernhardplein e.o.
		Donaudreef-Wolgadreef e.o.
		Taagdreef -Rubicondreef e.o.
		Leeuwensteyn

		Zamenhofdreef e.o.
		Neckardreef e.o.
		Hoge Weide
		Lunetten zuid
		Parkwijk-noord
		Parkwijk-zuid
		Terwijde Oost
		Het Zand oost
		Rijnsweerd en Voorveldse polder
		Het Zand west

		Langerak
		Bedrijvengebied Strijkviertel
		Rijnvliet
		Het Zand west
		Poldergebied Overvecht

wordt vervangen door

Blok	Jaar	Gebieden
2	2026	Elinkwijk
		Geuzenwijk- De Driehoek
		Johan Uitenbogaertstraat e.o.

		Lunetten noord (+deel zuid)
	2027	Hoograven Zuid
		Maarschalkerweerd, Mereveld, Galgenwaard
		Schaakbuurt
		Queeckhovenplein e.o.
		Pr. Bernhardplein e.o.
		Donaudreef-Wolgadreef e.o.
		Taagdreef -Rubicondreef e.o.
	2028	Zamenhofdreef e.o.
		Neckardreef e.o.

		Lunetten zuid
		Leeuwensteyn
	2029	Hoge Weide
		Parkwijk-noord
		Parkwijk-zuid
		Terwijde Oost en De Wetering Zuid
		Het Zand oost
		Rijnsweerd en Voorveldse polder
	2030	Langerak
		Het Zand west

		Bedrijvengebied Strijkviertel
		Rijnvliet
		Poldergebied Overvecht

Artikel II

Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2026.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van [datum].

De burgemeester

Sharon A.M. Dijksma

De griffier,

Miguel Israel

Parkeermanagement Gemeente Utrecht

Rapportage – quickscan parkeermanagementsysteem | augustus 2025



Persoonlijk en vertrouwelijk
Gemeente Utrecht
T.a.v. Mevrouw Merel Poulisse
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Augustus 2025

Referentie: 30532035

Betreft: Finale rapportage Quickscan PMS

Geachte mevrouw Merel Poulisse,

Met genoegen presenteren wij u hierbij de rapportage van ons onderzoek naar de Quickscan voor Gemeente Utrecht, in overeenstemming met onze offerte Quickscan PMS van 26 juni 2025. Deze rapportage betreft een adviesrapport waarin wij onze belangrijkste observaties rapporteren in het kader van ons onderzoek. De conceptversies van dit rapport hebben wij op 11 juli 2025 (alleen observaties), 22 juli 2025, 31 juli 2025, en 12 augustus 2025 ter controle op feitelijke onjuistheden voorgelegd aan de gemeente Utrecht als opdrachtgever van dit onderzoek. Dit heeft geresulteerd in een lijst met opmerkingen vanuit de gemeente Utrecht. PwC heeft de ontvangen commentaren doorgenomen. Feitelijke onjuistheden hebben wij gecorrigeerd. Voor de overige ontvangen commentaren geldt dat PwC zelfstandig heeft besloten om naar aanleiding van het commentaar aanpassingen in het rapport door te voeren. Het ontvangen commentaar en de reactie van PwC hierop (aanpassing doorvoeren of niet, inclusief motivatie) zijn schriftelijk vastgelegd en met het aanbieden van een nieuwe versie van het rapport aan de opdrachtgever meegestuurd. Dit eindrapport heeft PwC op 18 augustus zelfstandig en zonder interventie door de opdrachtgever vastgesteld en is voor akkoord aan de opdrachtgever aangeboden. De doorlooptijd van het project bedroeg 7 weken, waarbij 13 personen konden worden geïnterviewd en wij 64 documenten hebben ontvangen. Wij danken alle betrokken medewerkers voor hun inzet en flexibiliteit bij de totstandkoming van dit rapport. Ondanks de lopende projectwerkzaamheden hebben zij tijd vrijgemaakt om hieraan bij te dragen — een blijk van betrokkenheid en professionaliteit die wij zeer waarderen.

Deze quickscan is door ons (PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.) opgesteld in opdracht van Gemeente Utrecht ten behoeve van onafhankelijke quickscan PMS zoals opgenomen in de overeenkomst tussen PwC en Gemeente Utrecht te 26 juni jl. en in overeenstemming met onze opdrachtvoorwaarden met Gemeente Utrecht en aanvullende instructies en verzoeken ontvangen door ons van Gemeente Utrecht gedurende startbijeenkomst van 26 juni jl., waarvan andere partijen die toegang krijgen tot deze quickscan niet op de hoogte zijn. Derhalve voldoet het niet aan de behoeften, belangen of omstandigheden van iedere andere partij dan Gemeente Utrecht. Deze quickscan mag niet voor andere doeleinden worden gebruikt. Op deze quicksan kan niet door andere partijen dan Gemeente Utrecht worden gesteund. PwC aanvaardt geen verantwoordelijkheid, zorgplicht of aansprakelijkheid jegens andere partijen dan Gemeente Utrecht. Eenieder waaraan deze quickscan rechtmatig is verstrekt, dient zelf te beoordelen of deze quickscan geschikt is voor enig doel waarvoor de quickscan kan worden gebruikt. We hebben onze werkzaamheden gebaseerd op de aan ons ter beschikking gestelde informatie. Wij hebben aangenomen dat deze informatie juist, volledig en niet misleidend is. Wij hebben geen accountantscontrole uitgevoerd met betrekking tot deze informatie, noch een beoordeling gericht op het vaststellen van volledigheid en juistheid daarvan conform internationale audit- of reviewstandaarden.

In het geval u een verzoek ontvangt op grond van de Wet Open Overheid (hierna: 'WOO-verzoek') ter zake van schriftelijke uitingen van PwC, zult u ons hierover onverwijld (in ieder geval voorafgaand aan de te nemen beslissing op het WOO-verzoek en derhalve voorafgaand aan eventuele openbaarmaking) schriftelijk informeren. In dat kader zult u ons alle beschikbare achtergrondinformatie met betrekking tot het WOO-verzoek verstrekken. Daarbij zult u ons in de gelegenheid stellen om onze visie te geven op het WOO-verzoek, vooruitlopend op de door u te nemen beslissing op het WOO-verzoek.

Hoogachtend,
PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

D.F. van Norren
Director

Daniël van Norren 20 August 2025

Inhoudsopgave

1	Doelstellingen, aanpak en scope	4
2	Positieve ontwikkelingen, observaties op hoofdlijnen en handelingsperspectief	7
3	Detail observaties per gebied	16
4	Desk research	38
5	Overige observaties	40
6	Bijlagen	42

1

Doelstellingen, aanpak en scope

1. Doelstellingen, aanpak en scope

1.1 Inleiding

De gemeente Utrecht werkt aan de invoering van een nieuw parkeermanagementsysteem (PMS) en een bijbehorende parkeerapplicatie. Dit project is gestart om het huidige systeem (Key2Parkeren) te vervangen, de dienstverlening te verbeteren, en beleidsdoelen te ondersteunen, zoals de uitbreiding van betaald parkeren. De implementatie vindt plaats binnen een complexe bestuurlijke context, gekenmerkt door politieke gevoeligheden en publieke aandacht. Tegelijkertijd doen zich binnen het project diverse inhoudelijke en organisatorische ontwikkelingen voor die van invloed zijn op het verdere verloop en de risicobeheersing. Een voorbeeld van een inhoudelijke ontwikkeling is dat er nog verschillende scenario's worden verkend voor diverse deelprojecten zoals "garages". Op organisatorisch vlak zijn er ontwikkelingen zoals de invoering van een intakeproces voor deelprojecten.

In april 2024 heeft de gemeenteraad van Utrecht besloten betaald parkeren in te voeren in de gehele stad. Dit wordt sindsdien gefaseerd ingevoerd in verschillende delen van de stad. Tegelijkertijd is de organisatie bezig met de doorontwikkeling van het parkeermanagementsysteem (PMS) en de bijbehorende parkeerapplicatie. Vanwege eerdere vertragingen en zorgen over de haalbaarheid heeft de gemeente Utrecht PwC gevraagd een onafhankelijke risicoanalyse uit te voeren. Deze opdracht voor het uitvoeren van een scan van de doorontwikkeling van het parkeermanagementsysteem (PMS) maakt deel uit van de voorbereidingen voor de verdere uitrol van invoering van betaald parkeren in de stad vanaf 2026. Deze quickscan geeft inzicht in observaties ter verbetering (zie hoofdstuk 2.2 en 3), benoemt risico's (zie hoofdstuk 3), en biedt handelingsperspectieven voor het PMS-project (zie hoofdstuk 2.3).

1.2 Doelstelling

De gemeente Utrecht heeft PwC gevraagd voor het uitvoeren van een scan van de doorontwikkeling van het PMS van de gemeente Utrecht. Tijdens onze werkzaamheden stonden drie doelstellingen centraal:

1. Inzicht geven in de risico's die de gemeente Utrecht loopt bij de doorontwikkeling van het parkeermanagementsysteem en de parkeerapp;
2. Ondersteunen bij het analyseren van de betrouwbaarheid en haalbaarheid van het systeem, zodat de gemeente onderbouwde keuzes kan maken voor de invoering vanaf 2026; (*)
3. Per risicogebied concrete aanbevelingen doen ter verbetering van de observaties die tijdens onze werkzaamheden zijn opgemerkt en risicobeheersing.

**Zoals afgesproken tijdens de startbijeenkomst op 26 juni lag de nadruk op de projectorganisatie, risicobeheersing en verandermanagement. De technische analyses zijn bewust beperkt gehouden (zoals het niet uitvoeren van architectuuranalyses, backloginspecties en code reviews). De uitspraken in dit rapport zijn gebaseerd op gesprekken met ARS, Gemeente Utrecht en de beschikbare documentatie. Het onderzoek richtte zich op de haalbaarheid van de implementatie vanuit een projectmatige benadering, en niet op de technische toepasbaarheid van het systeem binnen de gemeente Utrecht.*

1.3 Scope

Binnen de scope van de opdracht vielen de volgende aspecten:

- We voeren een onafhankelijke quickscan en risicoanalyse uit van het PMS en de parkeerapp.

De focus ligt op:

- Doorontwikkeling: Welke verbeteringen zijn al doorgevoerd en wat staat nog op de planning?
- Afbouw van workarounds: Welke tijdelijke oplossingen zijn nog in gebruik en welke zijn al vervangen?
- Migratie: Hoe verloopt de overgang van het oude naar het nieuwe systeem?

Voor deze opdracht vielen de volgende aspecten buiten scope:

We hebben geen formele audit of assurance-opdracht uitgevoerd volgens controle- of beoordelings-standaarden. Ook toetsen of certificeren we het PMS of de parkeerapp niet. Daarnaast nemen we geen implementatie van technische of organisatorische maatregelen op ons, en beoordelen we geen interne IT-infrastructuur of andere gemeentelijke systemen buiten het parkeerdomein.

De werkzaamheden die wij hebben uitgevoerd vormen geen zekerheid; u en wij zijn het erover eens dat wij het werk niet aangaan om een controle of beoordeling uit te voeren in overeenstemming met Nederlandse controle- en overige standaarden, met als doel het geven van een oordeel. Dienovereenkomstig geven wij geen uiting aan een dergelijk oordeel.

1. Doelstellingen, aanpak en scope

1.4 Aanpak

We pasten een pragmatische aanpak toe, waarbij we interviews afnamen en relevante documenten analyseerden. Gedurende een doorlooptijd van 7 weken, konden we 13 personen/stakeholders interviewen en 64 relevante documenten analyseren. Deze werkwijze stelde ons in staat om snel en doelgericht inzicht te verkrijgen in de belangrijkste risico's en aandachtspunten. Volgens de scope (paragraaf 1.3) voert PwC een onafhankelijke quickscan en risicoanalyse uit van het PMS, met specifieke focus op doorontwikkeling, afbouw van workarounds, en migratie. Conform de afspraken tijdens de startbijeenkomst op 26 juni jl. ligt de nadruk op de projectorganisatie, risico's en verandermanagement. De behoefte aan meer inzicht in de wijze van implementatie van PMS binnen de organisatie is daarbij duidelijk uitgesproken. Technische analyses zijn bewust beperkt gebleven, omdat hier minder behoefte aan is en dit expliciet is benoemd tijdens de startbijeenkomst.

Centraal in onze aanpak staat het Quickscan PMS Framework (zie afbeelding 1), dat zes essentiële elementen analyseert: projectorganisatie en governance, systeem gereedheid, proces-, data- en rapportagegereedheid, beveiliging en compliance vereisten, verandermanagement en gereedheid en bedrijfsvoering. Tijdens de interviews en documentanalyses zijn deze elementen geanalyseerd en geëvalueerd als onderdeel van het onderzoek. Dit model biedt inzicht in alle cruciale projectonderdelen die zorgvuldig moeten worden geëvalueerd en is afgestemd op de specifieke behoeften van de organisatie. Een toelichting van het raamwerk is opgenomen in bijlage 1. Op basis van deze analyse is deze rapportage opgesteld waarin ook de belangrijkste risico's en inzichten zijn samengevat, inclusief inzichten uit het deskresearch naar doelgroepen en technologische toepassingen bij enkele gemeenten (zie hoofdstuk 4).



Afbeelding 1: Quickscan PMS framework

2

Positieve ontwikkelingen, observaties op hoofdlijnen en handelingsperspectief

2.1 Positieve ontwikkelingen

Naast het bespreken van risico's en aandachtspunten is tijdens de interviews ook uitgebreid stilgestaan bij ervaringen die als verbeterinitiatieven en positieve ontwikkelingen worden gezien. Betrokkenen benoemden meerdere aspecten die bijdragen aan een positieve beleving van de voortgang, samenwerking en kwaliteit van het project. Hieronder volgt een overzicht van onderwerpen die in dit kader als waardevol zijn ervaren.

- **Sterke samenwerking**

Binnen de projectgroep worden de korte lijnen en de betrokkenheid van teamleden vanuit hun rol als zeer positief ervaren. Ondanks de hectiek en de politieke druk, evenals de uitdagingen binnen de teams, is er actief aandacht besteed aan het optimaliseren en herstructureren van de samenwerking tussen alle betrokkenen bij het PMS-project. Dit heeft geleid tot een versterkte betrokkenheid van de backoffice (o.a. IPM, team parkeren), wat de onderlinge afstemming verder heeft verbeterd. Ook de structurele afstemming met onder andere de interne en externe stuurgroep wordt als waardevol ervaren. Zowel medewerkers van de gemeente Utrecht als de leverancier geven aan deze verbeteringen in de samenwerking als positief te ervaren.

- **Dienstverlenende houding en teamontwikkeling**

De dynamiek binnen en buiten het project heeft geleid tot uitbreiding van het team en het bespreekbaar maken van benodigde budgetten. Deze ontwikkeling wordt als prettig ervaren en helpt om zo de kwaliteit van de projectorganisatie positief te verbeteren.

Teamleden hebben zich vanuit de lijnorganisatie doorontwikkeld naar IPM-rollen, wat zorgt voor veel inhoudelijke kennis en continuïteit binnen het projectgroep PMS. Stakeholders, zowel intern als extern, waarderen de toegenomen structuur in de projectorganisatie waarbij rollen sinds januari duidelijker zijn afgebakend en beter op elkaar afgestemd.

Ook in de samenwerking zijn positieve impulsen ontstaan door aandacht te besteden aan de waarde en meerwaarde van parkeren.

- **Innovatie en samenwerking met leverancier**

De werkwijze waarbij de leverancier (ARS) moet aantonen dat zij voldoet aan het Programma van Eisen (PvE) – de zogenoemde omgekeerde bewijslast – wordt als vernieuwend en kwaliteitsversterkend ervaren. Ook de afstemming inzake de interpretatie met het PvE wordt als constructief en prettig ervaren door door de leverancier en de leden van het PMS-project. Volgens de leverancier en de medewerkers, draagt deze samenwerking bij aan het realiseren van een PMS dat aan de verwachtingen voldoet.

- **Toekomstgerichtheid en borging**

Team Parkeren (VTH) werkt aan het verder ontwikkelen en toepassen van KPI's richting zomer 2026. Dit draagt bij aan structurele monitoring van prestaties, ook buiten het PMS-project. Daarnaast is de projectgroep zich bewust van het belang van een goed intakeproces. Voor het projectdeel "Garages" zijn inmiddels concrete stappen gezet, waaronder het starten van een intakeproces.

- **Klantgerichtheid en oplossingsvermogen**

De organisatie toont een sterke dienstverlenende houding en denkt actief in oplossingen. Deze betrokken en flexibele werkwijze wordt breed gedragen en gewaardeerd. Medewerkers zetten zich zichtbaar in om burgers en collega's adequaat te helpen. Tegelijkertijd groeit het bewustzijn dat het belangrijk is om daarbij ook oog te houden voor de uitvoerbaarheid en impact van keuzes op de interne organisatie. Deze balans tussen klantgerichtheid en uitvoerbaarheid krijgt steeds meer aandacht binnen het PMS-project.

De conclusies die op deze pagina worden gepresenteerd, zijn gebaseerd op documenten in Bijlage 3 en interviews die in Bijlage 4 worden vermeld.

2.2 Observaties op hoofdlijnen

De volgende pagina's bevatten observaties die invloed hebben op de mate van beheersing van de implementatie. Deze zijn gebaseerd op documentanalyse en interviews. In hoofdstuk 3 volgen een nadere uitwerking per thema met gedetailleerde observaties, bijbehorende risico's en gerichte aanbevelingen.

Deze analyse is gebaseerd op interviews (zie Bijlage 4: Overzicht van geïnterviewden) en documentstudie (zie Bijlage 3: Overzicht van geraadpleegde documentatie). In de bijlagen is tevens zichtbaar hoe de interviews en documentatie zijn gekoppeld aan het Quickscan PMS-framework.

Uit de documentanalyse en interviews is gebleken dat de gemeente Utrecht het afgelopen jaar duidelijke stappen heeft gezet in de ontwikkeling van het PMS-project. Gesprekpartners ervaren verbeteringen in samenwerking, voortgang en kwaliteit. Tegelijkertijd blijven er structurele risico's bestaan die de interne beheersing onder druk zetten.

2.2.1 Projectorganisatie

De projectleiding is versterkt en de projectgroep PMS heeft structuur aangebracht via een interne en een externe stuurgroep. Zie bijlage 6 voor een overzicht van de actoren in de projectorganisatie. Tegelijkertijd zien we ruimte voor verbetering op een aantal gebieden:

- IT Domstad is tot op heden slechts incidenteel betrokken bij de uitvoering van het PMS-project. Hierdoor ontbreekt structurele borging van gemeentelijk IT-beleid en worden risico's op aanpalende systemen onvoldoende tijdig gesignaleerd. Structurele inbedding van IT Domstad in de projectorganisatie is noodzakelijk om technische afhankelijkheden vroegtijdig te onderkennen en beheersmaatregelen effectief te implementeren.

- Uit interviews (zie bijlage 4) en documentanalyse (zie bijlage 3) blijkt dat binnen het project is veel sprake van informele communicatie over de voortgang en besluitvorming, zonder dat er een gedeeld en actueel beeld bestaat van de status. Dit vergroot het risico op verwarring, misverstanden en vertragingen bij zowel interne betrokkenen die geen deel uitmaken van de stuurgroepen als binnen de stuurgroepen zelf. Dit belemmert het nemen van eigenaarschap en het afleggen van verantwoording door de juiste functionarissen.

- Ook is er directe noodzaak voor een centrale, integrale planning inclusief afhankelijkheden voor het gehele project, duidelijke escalatielijnen en een robuust scopebeheer. Binnen het project ontbreekt een integrale planning voor het project als geheel, wat vooral naar voren komt binnen Pijler 1. Hierdoor zijn tijdslijnen en afhankelijkheden binnen en tussen deelprojecten onduidelijk, wat de voorspelbaarheid van de oplevering van het project en de deelprojecten beperkt. Daarnaast is scopebeheer onvoldoende geborgd, wat risico's op ongecontroleerde uitbreiding met zich meebrengt.

- Deelprojecten binnen het PMS-project worden momenteel grotendeels sequentieel uitgevoerd. Dit vormt een potentieel risico voor de voortgang, met name binnen Pijler 1, waar tijdige oplevering urgent is. Het is van belang dat de project organisatie actief onderzoekt of parallelle uitvoering mogelijk is binnen de huidige capaciteit binnen het PMS-project. Tijdens de reviewronde is daarbij aangemerkt dat de huidige sequentiële aanpak voortkomt uit een tekort aan capaciteit binnen de projectorganisatie om parallel te kunnen werken. Hoewel er tot nu toe geen signalen uit de documenten of interviews zijn geweest dat de capaciteit tekortschiet, dient dit expliciet te worden getoetst. Indien nodig, moet tijdig uitbreiding worden besproken om vertraging te voorkomen.

- De projectgroep PMS is dit jaar begonnen met het structureel vastleggen van risico's (in document genoemd: '2025 06 20 Risicodossier Parkeren'), maar het ontbreekt aan een integrale aanpak op risicomanagement binnen deelprojecten. Deelprojecten signaleren risico's, maar het is onduidelijk hoe deze structureel worden vertaald naar een samenhangend risicobeeld in het document '2025 06 20 Risicodossier Parkeren'. De huidige documentatie van de projectgroep PMS biedt onvoldoende inzicht in hoe risico's worden ingeschat op kans en impact, en hoe deze zich verhouden tot gerelateerde systemen en processen. Hierdoor ontbreekt een basis voor sturing en prioritering.

- Rollen, verantwoordelijkheden en communicatielijnen zijn niet helder afgestemd of gedefinieerd. Escalatielijnen en beslissingsbevoegdheden zijn niet duidelijk gedefinieerd of worden gehanteerd. Dit leidt tot onduidelijkheid of ontbreken van wie welke beslissingen neemt — bijvoorbeeld doordat termen als 'projectleider' en 'programmamanager' door elkaar worden gebruikt — wat kan resulteren in capaciteitsdruk en een risico op inefficiëntie.

De conclusies die op deze pagina worden gepresenteerd, zijn gebaseerd op documenten in Bijlage 3 en interviews die in Bijlage 4 worden vermeld.

2.2 Observaties op hoofdlijnen

2.2.2 Systeemgereedheid

Voor het parkeermanagementsysteem is gekozen voor een Software-as-a-Service (SaaS) oplossing. Dit houdt in dat één versie van de software wordt aangeboden voor alle afnemers, met één manier van werken. Bij het project PMS is echter veelal een aanpak gehanteerd die lijkt op die bij maatwerk software. Daarbij wordt geprobeerd om de functionaliteit en werkwijze van het oude systeem (Key2Parkeren) zoveel mogelijk te repliceren binnen de nieuwe omgeving. Leverancier ARS heeft zich hierin tot dusver flexibel opgesteld. Deze aanpak zorgt echter voor extra complexiteit, aangezien er veel aanpassingen en specifieke oplossingen nodig zijn, wat leidt tot verschuivende deadlines. Zonder duidelijke kaders voor standaardisatie en hergebruik dreigt het systeem zijn wendbaarheid te verliezen. Voor deelproject “Garages” is er een intakeproces geïntroduceerd waarin eerst wordt gekeken welke functionaliteit beschikbaar is en of deze werkbaar is voor de gemeente Utrecht. Deze werkwijze wordt door zowel de betrokkenen vanuit de Gemeente Utrecht als ARS als zeer positief ervaren.

Uit de quickscan analyse komen geen bevindingen naar voren op het gebied van systeemgereedheid van de infrastructuur, werkwijze en geleverde functionaliteit van het PMS en de leverancier ARS. ARS levert de SOSPES en SSP software vanuit de datacentra van Uniserver. Conform PVE zijn er koppelingen gemaakt met gerelateerde services, waaronder RDW, DigiD, en NPR. ARS werkt volgens een gestructureerde, op Agile gebaseerde methode. Hierbij worden op basis van capaciteit en interne planning tickets toegewezen aan het ontwikkelteam. Voor de planning worden de prioriteiten van alle aangesloten gemeenten overwogen. Updates vinden plaats volgens een van tevoren gecommuniceerde releaseplanning. Zo wordt verder gebruik gemaakt van een testplan inclusief testscripts voor elke functie en elke release (als onderdeel van deze quickscan hebben we niet de volledigheid en juistheid van het testplan geanalyseerd).

Tijdens het onderzoek zijn geen aanwijzingen gevonden die erop duiden dat ARS niet in staat zou zijn de gemaakte afspraken na te komen. Op basis van de interviews met ARS, de medewerkers van de gemeente Utrecht en de aangeleverde documentatie is vastgesteld dat er op enkele punten ruimte is voor verbetering.

Het is van belang om de communicatie en het delen van inhoudelijke informatie tussen de leverancier ARS en de gemeente Utrecht te versterken door middel van een volledig afgeronde Service Level Agreement (SLA). Momenteel wordt er slechts gewerkt met een conceptversie van de SLA. Hierdoor bestaat een risico dat de huidige concept-SLA onvoldoende aansluit op de specifieke behoeften van Gemeente Utrecht. Door deze overeenkomst te formaliseren, krijgt de Gemeente Utrecht een meer consistent en compleet beeld van hoe het PMS functioneert en waar verbeteringen mogelijk zijn. Ook kunnen risico’s beter worden gemonitord en gemitigeerd. Daarnaast is het van belang dat tussen gemeente Utrecht en ARS duidelijke afspraken worden gemaakt over de invulling van de PvE, zodat beide partijen dezelfde verwachtingen hebben ten aanzien van de op te leveren producten. Deze afspraken dienen ook vastgelegd te worden.

Het gebruik van workarounds binnen IT-projecten, zoals het PMS-project, is niet per definitie risicovol, maar vraagt wel om goede beheersing. Workarounds bieden vaak een noodzakelijke oplossing om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen. Binnen het PMS-project zijn momenteel twaalf workarounds vastgelegd in de beschikbare projectdocumentatie en interviews. Deze workarounds hebben betrekking op doelgroepen zoals gehandicapten, bedrijven, markten, garages en ontheffingen. Voor elke workaround is vastgelegd op welke doelgroep deze van toepassing is en is een inschatting gemaakt van de mogelijke tijdsbesparing. Ondanks deze inspanningen ontbreken nog enkele essentiële beheersmaatregelen in de huidige aanpak:

- Deze workarounds verschuiven de uitvoeringsdruk van het projectteam naar team backoffice vergunningen. Hoewel ze hebben bijgedragen aan het voorkomen van knelpunten, ontbreekt inzicht in de impact op andere operationele processen en het structurele FTE-beslag binnen de betrokken teams.
- Zo ontbreekt een geaggregeerde analyse van de werkbelasting. Ook ontbreekt informatie over de gezamenlijke ureninzet die workarounds vergen, de structurele personele belasting (bijvoorbeeld in fte), de risico’s voor continuïteit en kwaliteit van dienstverlening, en de prioriteit van afbouw op basis van impact of klantgerichtheid is niet beschikbaar.
- Formele besluitvormingsdocumenten, heldere exitcriteria en een structurele koppeling aan het ‘2025 06 20 Risicodossier Parkeren’ document ontbreken.

Zonder deze essentiele beheersmaatregelen bestaat het risico dat niet effectief kan worden gestuurd op de workarounds, dat deze niet adequaat kunnen worden afgebouwd en dat hun rol binnen het bredere projectkader onvoldoende wordt geduid.

De conclusies die op deze pagina worden gepresenteerd, zijn gebaseerd op documenten in Bijlage 3 en interviews die in Bijlage 4 worden vermeld.

2.2 Observaties op hoofdlijnen

2.2.3 Proces-, data- en rapportagegereedheid

Het PvE is nog globaal geformuleerd en wordt gedurende de uitvoering verder ingevuld. Voor nog te ontwikkelen functionaliteiten uit het PvE ontbreken concrete specificaties, waardoor voortdurende afstemming tussen leverancier en gemeente nodig is. Het oorspronkelijke PvE laat dermate veel ruimte voor interpretatie over, dat om tot een oplossing te komen die overeenkomt met het beeld van de Gemeente Utrecht er samenwerking nodig is om tot verdere afstemming te komen. Een voorbeeld hiervan is de PvE-eis “In uw oplossing kunnen de volgende voorwaarden voor de afgifte van producten worden geconfigureerd: […] - automatisch verlengen”. Bij verdere uitwerking van deze eis blijkt dat het noodzakelijk is dat een product zowel per maand als per kwartaal verlengd moet kunnen worden. Bij het deelproject “Garages” is nu begonnen met een gestructureerde werkwijze waarin deze uitwerking bij de start van het deelproject iteratief plaatsvindt. Om vanuit beide partijen zeker te kunnen zijn van de planning per project, is het noodzakelijk dat deze uitwerking compleet en tijdig plaatsvindt.

- Deze afstemming verloopt parallel aan de deelprojecten, zonder heldere deadlines voor oplevering.

- Uit documentatie en interviews blijkt dat de functionaliteiten binnen de webapp en het PMS over het algemeen goed functioneren voor de modules die reeds live zijn. Binnen functioneel beheer zijn storingen en performanceproblemen geregistreerd, maar deze worden slechts beperkt ervaren door andere betrokkenen buiten het team (o.a. VTH, Ruimte). Het opstellen van de definitieve SLA kan helpen bij het monitoren en acteren op deze informatie.

2.2.4 Beveiliging en compliance vereisten

- Naleving van AVG wetgeving gebeurt momenteel handmatig in overeenstemming met de projectgroep. De invoering van de geautomatiseerde oplossing verloopt in overeenstemming met de planning voor het PMS-project.

- Binnen het PMS-project wordt actief toegezien op de naleving van het PvE door de leverancier, met een nadrukkelijke rol voor het contractmanagement.

- Binnen het PMS-project wordt er met een concept-SLA (11-02-2022) gewerkt. Bovendien is er geen formele exitstrategie of geborgde continuïteit bij uitval van de leverancier vastgesteld. De borging vindt momenteel plaats via contractafspraken.

2.2.5 Verandermanagement en gereedheid

- Er is brede waardering voor de inzet en samenwerking van alle betrokken partijen. Tegelijkertijd ervaren betrokkenen binnen het PMS-project negatieve energie rond het thema Parkeren, waarbij PMS als afgeleid onderwerp speelt. Dit komt mede door het gevoel dat afspraken niet worden nagekomen binnen het PMS-project en doordat parkeren politiek-bestuurlijk gevoelig ligt.

- Media-aandacht beïnvloedt de politieke druk, wat direct invloed heeft op de prioritering van deelprojecten binnen het PMS-project. Terwijl de impact van scopewijzigingen hiervan niet altijd vooraf wordt geanalyseerd of structureel wordt meegenomen in besluitvorming.

- Binnen de gemeente Utrecht is nadrukkelijk aandacht voor de externe communicatie, maar intern worden successen onvoldoende gedeeld en leerpunten uit afgeronde deelprojecten niet structureel geborgd. Dit belemmert kennisdeling en leidt tot een gebrek aan gezamenlijk inzicht in voortgang en verantwoordelijkheden.

2.2.6 Bedrijfsvoering voorbereid

- De trainingen en de documentatie voor externe begeleiding, zoals handleidingen, zijn zowel door de gemeente Utrecht als de leverancier met aandacht opgesteld en ingericht conform het PvE. Hoewel het PvE op hoofdlijnen is geformuleerd, biedt het op dit moment voldoende houvast voor de inrichting van de begeleiding.

- Daarnaast wordt via releasemanagement jaarlijks een releasekalender gedeeld en bij elke release een demo gegeven, indien de klant recht heeft op terugkoppeling.

De conclusies die op deze pagina worden gepresenteerd, zijn gebaseerd op documenten in Bijlage 3 en interviews die in Bijlage 4 worden vermeld.

2.2 Observaties op hoofdlijnen

2.2.7 Terugkoppeling betrouwbaarheid en haalbaarheid PMS-project

Deze paragraaf geeft een samenvattende terugkoppeling op de betrouwbaarheid en haalbaarheid van het PMS-project van de Gemeente Utrecht, gebaseerd op onze analyse van de functionele, technische en organisatorische aspecten.

Op basis van documentanalyse en interviews met betrokkenen blijkt dat de huidige modules binnen het PMS-project van de Gemeente Utrecht functioneel stabiel zijn en dat technische incidenten tot nu toe slechts beperkte impact hebben gehad op gebruikers. De dienstverlening wordt ondersteund door workarounds waarbij ook aandacht is voor migratieplannen richting eind 2025 en 2026, wat bijdraagt aan de betrouwbaarheid op korte termijn. De infrastructuur, werkwijze en geleverde functionaliteit van leverancier ARS zijn naar verwachting. De beschikbare informatie uit de documentanalyse en interviews biedt geen indicaties dat ARS een risico vormt voor de technische betrouwbaarheid of de uitvoering van de gemaakte overeenkomsten, en suggereert dat ARS voldoende toegerust is om de afspraken na te komen, wat de huidige betrouwbaarheid onderbouwt.

Tegelijkertijd brengt een combinatie van technische en organisatorische knelpunten substantiële risico's met zich mee voor de haalbaarheid van het PMS op de middellange termijn. De gekozen SaaS-oplossing biedt in de kern voldoende schaalbaarheid. Uit de interviews en documenten blijkt dat de behoefte van de Gemeente Utrecht in de praktijk steeds vaker naar maatwerk neigt (wat tegenstrijdig is met de keuze voor een SaaS oplossing). Deze ontwikkeling verhoogt de technische complexiteit en leidt tot mogelijk oplopende kosten voor het PMS-project. Zonder duidelijke kaders voor standaardisatie (de gemeente Utrecht zal haar beleid en processen in deze moeten aanpassen naar het standaard systeem) en hergebruik dreigt het systeem zijn wendbaarheid te verliezen. Daarnaast heeft het ontbreken van specificaties voor toekomstige functionaliteiten impact op de voorspelbaarheid.

Een onvoldoende ingerichte projectstructuur belemmert het parallel schakelen van activiteiten, wat risico vormt op vertraging in de planning van Pijlers 1, 2 en 3. Bovendien ontbreekt een geaggregeerde analyse van de werkbelasting, inclusief gezamenlijke ureninzet, structurele personele belasting (in fte) en risico's voor continuïteit en kwaliteit van dienstverlening.



De conclusies die op deze pagina worden gepresenteerd, zijn gebaseerd op documenten in Bijlage 3 en interviews die in Bijlage 4 worden vermeld.

2.3 Handelingsperspectief

De resultaten van de quickscan tonen risico's, verbeterpunten en positieve ontwikkelingen die door gesprekspartners benoemd zijn. Deze bevindingen vormen de basis voor verdere professionalisering en dragen bij aan de verankering van de interne beheersing van het PMS-project. De volgende aanbevelingen zijn afgeleid van de onafhankelijke analyse en vertalen de kernboodschappen van de rapportage naar concrete actie.

2.3.1 Gerichte uitvoering met focus op Pijler 1 en prioritaire aanbevelingen

- Geef prioriteit aan de implementatie van de hoogst geclassificeerde aanbevelingen, met nadruk op Pijler 1 (zoals "Garages" en "Bezoeker betaalt"), gezien de politieke urgentie en beschikbare capaciteit. Voer deze uit via een projectmatige aanpak met een breed samengestelde projectgroep (VTH, IPM, IT Domstad, Projectmanagement en Ruimte) en borg de continuïteit binnen bestaande structuren. Integreer IT Domstad structureel in de projectorganisatie binnen zowel de interne als externe stuurgroep om het gemeentelijk IT-beleid te borgen en risico's op aanpalende systemen tijdig te signaleren. Deze betrokkenheid ontbreekt momenteel.

- Richt de focus primair op de bevindingen en aanbevelingen binnen de subthema's die als piketpalen dienen, om zo richting te geven aan de implementatie:
  - Projectorganisatie en governance
  - Projectplanning
  - Scopebeheer
  - Projectmonitoring
  - Workarounds
  - Risicomanagement

- Breng als projectgroep gezamenlijk in kaart welke aanbevelingen opgepakt worden binnen bestaande deelprojecten en welke nog belegd moeten worden bij specifieke eigenaren — eventueel binnen of buiten de projectgroep. Maak expliciete keuzes over prioritering, leg deze vast en onderbouw ze. Informeer alle interne en externe stakeholders periodiek over voortgang, impact en gemaakte afwegingen.

- Wij stellen voor om het oppakken van de aanbevelingen gelijktijdig te laten plaatsvinden met het geleidelijk realiseren van de activiteiten onder pijler 1. Het is van belang dat de projectgroep PMS de beschikbare capaciteit en prioriteiten continu evalueert en bijstuurt, zodat de uitvoering haalbaar blijft. Zorg voor een regelmatige check van de planning, aanpassing van resources, herprioritering van taken en afstemming op de diverse afhankelijkheden.

- Het is essentieel dat de organisatie – binnen de projectstructuur – expliciet kijkt naar de beschikbare capaciteit, prioriteiten en tijdslijnen om te bepalen met welke intensiteit en in welk tempo de voorgestelde adviezen worden opgepakt. Alleen dan kunnen verbetermaatregelen effectief worden geïmplementeerd en duurzaam worden geborgd.

- Stel een actueel overzicht op van alle workarounds, met per doelgroep de impact op project, organisatie en capaciteit. Gebruik dit overzicht als basis voor het inschatten van benodigde fte's, het prioriteren van afbouw op impact en klantgerichtheid, en het nemen van besluiten over exitcriteria en risicobeheersing. Bespreek dit structureel in de interne en externe stuurgroep en de projectgroepen tot een stabiele eindsituatie is bereikt.

- Op basis van de aangeleverde documentatie is de benodigde capaciteit echter niet volledig in kaart te brengen. Een integraal overzicht van beschikbare capaciteit moet worden gecreëerd en actief bijgehouden om gerichte sturing en prioritering mogelijk te maken. Verken daarom actief of aanvullende capaciteit nodig is om de gewenste versnelling te realiseren. Indien blijkt dat de huidige capaciteit ontoereikend is, dient tijdig het gesprek over uitbreiding te worden gevoerd. Maak deze afwegingen expliciet en leg ze vast.

De conclusies die op deze pagina worden gepresenteerd, zijn gebaseerd op documenten in Bijlage 3 en interviews die in Bijlage 4 worden vermeld.

2.3 Handelingsperspectief

2.3.2 Heldere structuur en sturing binnen het project

- Maak expliciet hoe het PMS-project is ingericht, inclusief de rolverdeling tussen projectleiders per deelproject. Binnen de organisatie worden de termen ‘programma’ en ‘project’ momenteel door elkaar gebruikt, wat verwarring veroorzaakt. Zorg voor een gedeeld beeld van structuur, rollen en verantwoordelijkheden en leg dit formeel vast.

- Herstructureer de interne en externe stuurgroepen met duidelijke mandaten, besluitvormingscriteria en vaste agendering van voortgang, risico’s en besluiten. Leg rollen en verantwoordelijkheden vast in een RACI-matrix. Ontwikkel een gestandaardiseerd escalatieproces met heldere meldprocedures en doorlooptijden.

- Wijs een onafhankelijke kwaliteitsrol aan (bijvoorbeeld vanuit IT-concern, controlafdeling of een externe partij) die periodiek rapporteert aan de stuurgroep en de deelprojectgroepen over de status van het project.

2.3.3 Parallel schakelen en verwachtingen managen

- Een onvoldoende ingerichte projectstructuur belemmert het parallel schakelen van activiteiten Dit vormt een potentieel risico voor de voortgang, met name binnen Pijler 1, waar tijdige oplevering politiek en operationeel urgent is. Tijdens de afstemming over de conceptrapportage zijn opnieuw zorgen gedeeld over de benodigde capaciteit voor parallel schakelen. Daarom is het essentieel om op korte termijn afstemming te zoeken met de projectgroep en de ambtelijk opdrachtgever over de benodigde capaciteit, met inachtneming van de planning en de diverse afhankelijkheden. Onderzoek of parallelle uitvoering haalbaar is binnen de huidige capaciteit en bespreek tijdig uitbreiding indien nodig.

- Verken vóór afronding van Pijler 1 de haalbaarheid van de planning voor Pijler 2 en 3. Breng intern de verwachtingen voor de PMS-project in kaart over het PvE en de functionele en non-functionele vereisten. Dit voorkomt vertraging en maakt een realistisch en gedeeld beeld mogelijk van benodigde producten, capaciteit en doorlooptijd.

- Stel een duidelijke einddatum en eenduidige, gedocumenteerde afrondcriteria vast voor het PMS-project. Dit maakt de verwachtingen richting interne en externe stakeholders helder en biedt concrete voorwaarden voor een verantwoorde projectafsluiting.

2.3.4 Realistische planning en strakke fasering

- Ontwikkel een integraal overzicht van het PMS-project, waarin voortgang, afhankelijkheden, risico’s en acties per deelproject zichtbaar zijn. Beperk scope-uitbreiding via een verplicht intakeproces met impactanalyse en besluitvorming op basis van projectdoelen.

- Breng benodigde capaciteit per activiteit in kaart en bepaal waar bestaande inzet volstaat en waar aanvullende capaciteit nodig is.

2.3.5 Systeemgereedheid versterken en samenwerking met leverancier aanscherpen

- Wees u als organisatie bewust dat gekozen is voor een Software-as-a-Service (SaaS)-oplossing. Dit is een standaardoplossing waarbij dezelfde functionaliteit wordt aangeboden aan alle afnemers. Binnen het PMS-project is echter vaak een aanpak gevolgd die lijkt op maatwerk, met als doel het oude systeem te repliceren. Leverancier ARS heeft zich hierin tot dusver flexibel opgesteld. Wij bevelen aan om deze aanpak te minimaliseren en in plaats daarvan de beschikbare standaardfunctionaliteiten van leverancier ARS te benutten (de Gemeent Utrecht zal haar beleid en processen moeten aanpassen op het systeem i.p.v. vasthouden aan ‘eigen processen’). De eerste gesprekken over de functionele behoefte in termen van een Programma van Eisen (PvE) zijn inmiddels gestart. Voer hierbij een duidelijk gesprek over ‘need to have’ versus ‘nice to have’, met oog voor beleid en uitvoerbaarheid. Het is op dit moment niet duidelijk of dit gesprek op die manier wordt gevoerd. Het benutten van reeds beschikbare functionaliteiten binnen ARS kan bijdragen aan het tijdig en kostenefficiënt realiseren van de doelstellingen.

- Veranker acceptatiecriteria en testresultaten in de SLA. Zorg dat de leverancier inzicht heeft in functionele en non-functionele eisen en testuitkomsten. Actualiseer het overzicht van workarounds periodiek en breng het FTE-beslag per team in kaart. Pas dit aan bij wijzigingen in belasting en bepaal waar structurele vervanging nodig is.

- Stel KPI’s op en veranker deze in de SLA. Zorg voor transparante rapportage over systeemprestaties en back-upscenario’s.

De conclusies die op deze pagina worden gepresenteerd, zijn gebaseerd op documenten in Bijlage 3 en interviews die in Bijlage 4 worden vermeld.

2.3 Handelingsperspectief

- Op basis van de huidige informatie bestaan geen bezwaren tegen voortzetting van de samenwerking met de leverancier ARS. De projectgroep en de leverancier richten hun aandacht terecht op het succesvol afronden van Pijler 1, met name de onderdelen 'bezoeker betaalt' en 'garages'. Tegelijkertijd is het belangrijk om in nauwe afstemming met de leverancier tijdig het gesprek aan te gaan over de technische mogelijkheden voor de activiteiten binnen Pijler 2 en 3. Deze verkenning is essentieel om de doelstellingen voor de verdere invoering van betaald parkeren in de overige gebieden te realiseren.

2.3.6 Versterk communicatie en borg verandering

- Zorg voor een cyclische en gestructureerde interne communicatie over voortgang, successen en leerpunten binnen de deelprojectgroepen, projectgroep en stuurgroepen.

- Maak behaalde resultaten zichtbaar en borg actief de lessen uit afgeronde deelprojecten. Betrek verandermanagers om dit proces te ondersteunen met praktische handreikingen en om de leer- en verbetercyclus te versterken.

- Gebruik dashboards en beslisnotities bij grote wijzigingen, inclusief impactanalyse en onderbouwd advies. Informeer het college per kwartaal over de voortgang van het project, zodat ook bestuurlijke betrokkenheid en transparantie geborgd blijven.

2.3.7 PMS-project in relatie tot Uitbreiding van Betaald Parkeren

In de uitvraag van deze quickscan is expliciet gevraagd: "Is het – gegeven de huidige doorontwikkeling van het PMS in Utrecht – verantwoord om het aantal gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd, uit te breiden?" Deze paragraaf beantwoordt deze vraag op basis van de inzichten uit het deze quickscan.

Op dit moment is het niet mogelijk hierover een onderbouwde uitspraak te doen op basis van de quickscan, vanwege de vele onzekerheden die nog spelen. Op basis van de verschillende doelstellingen van 'uitbreiding van betaald parkeren' en implementatie PMS, zou dit elkaar niet in de weg moeten zitten. Echter zien we dat beleidsmatige projecten (zoals uitbreiding betaald parkeren) op het gebied van parkeren in het verleden direct impact hebben gehad op de implementatie van het PMS, metname op het gebied van veranderende behoefen, gebruikerservaringen en eisen aan het PMS.

Wij adviseren daarom eerst Pijler 1 volledig af te ronden, met nadruk op deelprojecten zoals "Garages" en "Bezoeker betaalt". Deze onderdelen zijn essentieel om te toetsen of het systeem functioneel werkt, voordat een geinformeerd en onderbouwd besluit (gebaseerd op inzichten in de prestaties van het systeem, de impact op capaciteit en planning en de risico's en beheermatregelen die voortkomen uit de ervaringen in Pijler 1) over de uitbreiding kan worden genomen. Uitrol van de module "Garages" is niet randvoorwaardelijk voor de invoering van betaald parkeren op straat. Tegelijkertijd is het noodzakelijk om de projectstructuur te versterken en inzicht te verkrijgen in de impact van toekomstige pijlers op capaciteit, scope en planning.

Pas wanneer er meer grip is op deze aspecten en een projectbreed overzicht beschikbaar is van de benodigde capaciteit en risico's, kan worden verkend of uitbreiding naar nieuwe gebieden haalbaar. Daarbij is het essentieel om periodiek te toetsen of uitbreiding geen negatieve gevolgen heeft voor de uitvoering van lopende projecten. Op dit moment ontbreekt daarvoor nog voldoende informatie en onderbouwing.

2.3.8 Lessen uit andere gemeenten

Daarnaast is in de uitvraag gevraagd: "Wat is er nodig – op basis van ervaringen in andere gemeenten – om het parkeermanagementsysteem succesvol door te ontwikkelen in de komende jaren?"

Voor een succesvolle doorontwikkeling van het PMS is het essentieel dat Utrecht inzet op gebruiksvriendelijkheid, robuuste continuïteit en een multidisciplinaire samenwerking tussen beleid, IT en productontwikkeling. Deze elementen vormen de kern van de aanpak in andere grote gemeenten (zie hoofdstuk 4 voor een verkenning en ervaringen van andere gemeenten) en zijn direct toepasbaar op de context van de Gemeente Utrecht.

Het is belangrijk om te benadrukken dat de huidige uitdagingen bij de Gemeente Utrecht vooral liggen in de implementatie van het systeem en het oorspronkelijke uitgangspunt en PvE over gaan op een 'as-is' situatie (zonder rekening te houden met politieke of andere veranderende behoeften voor het PMS).

3

Detail observaties per gebied

3. Detail observaties per gebied

Toelichting

In dit hoofdstuk worden de observaties en bevindingen uit het onderzoek nader toegelicht. Op de volgende pagina's zijn de zes elementen van het Quickscan PMS Framework — projectorganisatie, systeemgereedheid, proces-, data- en rapportagegereedheid, veranderingsgereedheid, risico's, compliance en juridische vereisten, en bedrijfsvoering — gedetailleerd uitgewerkt.

Deze analyse is gebaseerd op interviews (zie Bijlage 4: Overzicht van geïnterviewden) en documentstudie (zie Bijlage 3: Overzicht van geraadpleegde documentatie).

Om de organisatie te ondersteunen bij het inschatten van de impact en urgentie van de bevindingen, is voor Pijler 1 een risicobeoordeling uitgevoerd. Hierbij is de impact van risico's ingedeeld in drie categorieën: Hoog, Midden en Laag. Daarnaast zijn aanbevelingen geformuleerd om deze risico's te mitigeren. De prioriteit van deze aanbevelingen is eveneens geclassificeerd als Hoog, Midden of Laag, zodat de organisatie gericht kan prioriteren binnen het handelingsperspectief.

Elke sectie met detailobservaties bevat:

- Risicoclassificatie: een inschatting van de impact van het risico op het PMS en de realisatie van de doelstellingen, met name binnen Pijler 1 met een oog op de toekomstige ontwikkelingen.
- Prioriteitsinschatting: een advies over de gewenste snelheid van opvolging en implementatie.

Legenda

De inschatting van de impact van risico's is gebaseerd op professioneel oordeel en op de mate waarin deze risico's de doelstellingen van het Programma Management Systeem (PMS) beïnvloeden. De classificatie is als volgt:

- Hoog: Aanzienlijke impact op het PMS en de realisatie van doelstellingen; vereist directe aandacht en actie.
- Midden: Merkbare impact; opvolging is wenselijk op korte termijn.
- Laag: Beperkte impact; opvolging kan plaatsvinden in overleg met het management.

De prioriteit voor opvolging van aanbevelingen is ingedeeld in drie categorieën:

- Hoog: Aanbevelingen dienen binnen 0–3 maanden te worden opgevolgd, voorafgaand aan de Go-live van de modules in Pijler 1.
- Midden: Opvolging binnen 3–6 maanden is gewenst.
- Laag: Opvolging kan plaatsvinden in afstemming met het management, afhankelijk van beschikbare capaciteit en strategische planning.

Deze classificaties zijn bedoeld als richtlijn om de Gemeente Utrecht te ondersteunen bij het prioriteren van aanbevelingen op basis van de tijdens het onderzoek verzamelde informatie. Het is van belang dat de projectorganisatie hierover het gesprek voert en gezamenlijk beoordeelt of de voorgestelde maatregelen toereikend zijn en passen binnen de bredere context van het project.

Tijdens het rapportageproces zijn de detailobservaties gedeeld met de gedelegeerd opdrachtgever. In samenwerking met vertegenwoordigers uit de projectorganisatie is de rapportage zorgvuldig geanalyseerd en van inhoudelijke feedback voorzien. Deze feedback is verwerkt in de definitieve versie van dit rapport, waarbij ook de afzonderlijke observaties zijn besproken en waar nodig aangescherpt.

3. Detail observaties per gebied

3.1 Project organisatie en governance

Ref.	Subthema	Observaties ter verbetering	Risico	Impact	Aanbevelingen	Prioriteit
3.1.1	Project organisatie	• Er zijn twee stuurgroepen actief (intern en extern) met verschillende belanghebbenden. Hoewel agendapunten en voortgangsrapportages vooraf worden gedeeld, vindt de toelichting op de status vooral mondeling plaats en ontbreekt structurele onderbouwing. Ondanks het opstellen van notulen ervaren veel stuurgroepleden dat besluiten grotendeels mondeling worden genomen, wat wijst op een sterke afhankelijkheid van informele afspraken. • Verder is op te merken dat, hoewel go/no-go momenten unaniem in de stuurgroep worden vastgesteld, de acceptatiecriteria hierachter niet voor alle stuurgroepleden duidelijk zijn. Uit de documentatie blijkt dat de werkwijze en het bijbehorende mandaat niet eenduidig zijn vastgelegd of gecommuniceerd. Het is onduidelijk of de verantwoordelijkheid voor deze beslissingen ligt bij de projectmanager Services, de projectleider Techniek of de projectmanager. Daarnaast valt op dat de interne stuurgroep niet op de hoogte is van belangrijke informatie, zoals de go/no-go-beslissing met betrekking tot de uitrol van de gehandicaptenkaart en -parkeerplaats. • Binnen het PMS-project ontbreekt structurele betrokkenheid van IT, waaronder IT Domstad en zo ook de IT-architect. Hoewel een IT-architect betrokken was bij de initiële creatie van PvEs, het vastleggen van bedrijfsprocessen, en het kiezen van de leverancier, blijft zijn rol binnen de projectgroep onduidelijk. Opmerkelijk is dat de IT-architect niet betrokken is bij het opstellen van technologische scenario's voor projectdelen (garages) en bij het uitfaseren van Key2Parkeren.	• Het risico bestaat dat het overzicht op formele besluitvorming en actieopvolging verloren gaat, wat leidt tot gebrek aan eigenaarschap en verantwoording.	Hoog	• Wij raden aan om een gestandaardiseerde procedure voor documentatie en besluitvorming te introduceren met duidelijke mandaten en verantwoordelijkheden. Dit kan door een mandaatmatrix op te stellen waarin per rol de verantwoordelijkheden en beslissingsbevoegheden zijn vastgelegd (zie bijlage 7).	Hoog
					• Wij bevelen aan om het huidige document (“Status PMS”) te verbeteren met vaste onderdelen: Agenda met input van alle stakeholders, besluitenlog (datum, onderwerp, besluit, verantwoordelijke, deadline), actielijst met status updates, risicoregister met mitigerende maatregelen, overzicht van openstaande issues, mandaatverwijzing bij elk besluit (zie bijlage 7)	Midden
			• Het risico bestaat dat door het ontbreken van structurele betrokkenheid van IT op concernniveau technische afhankelijkheden en systeemrisico’s te laat worden gesignaleerd. Dit kan leiden tot suboptimale keuzes en verminderde samenhang in de uitvoering.	Hoog	• Implementeer een gestructureerd proces voor agendavoorbereiding met behulp van een gedeeld online hulpmiddel (bijv. Microsoft Forms), waarmee belanghebbenden vooraf agendapunten kunnen indienen.	Midden
					• Zorg voor centrale toegang voor stuurgroepen en projectgroepen tot alle relevante documenten bijvoorbeeld via SharePoint of Teams.	Hoog
					• Betrek IT Domstad structureel in de projectorganisatie om gemeentelijk IT-beleid te verankeren en technische risico’s tijdig te onderkennen.	Hoog

3. Detail observaties per gebied

3.1 Project organisatie en governance

Ref.	Subthema	Observaties ter verbetering	Risico	Impact	Aanbeveling	Prioriteit
3.1.2	Rollen en verantwoordelijkheden	• Hoewel rollen formeel zijn vastgelegd, blijft in overleggen regelmatig onduidelijk wie waarvoor verantwoordelijk is. Daarnaast worden de termen ‘projectleider’ en ‘programmamanager’ door elkaar gebruikt, wat leidt tot verwarring over aanspreekbaarheid en eigenaarschap. • Binnen overlegstructuren zoals stuurgroepen en projectgroepen rondom PMS ontbreekt een heldere rolverdeling. De communicatie hierover verloopt voornamelijk informeel. Daarnaast is de frequentie en werkwijze van het overkoepelende projectoverleg ten opzichte van de deelprojecten niet bij iedereen bekend.	• Het risico bestaat dat onduidelijke afspraken in stuurgroepoverleggen leiden tot misinterpretaties en verminderde effectiviteit.	Midden	• Stel een formele project- en programmaorganisatie op waarin rollen, taken en bevoegdheden helder zijn vastgelegd. Dit voorkomt verwarring over aanspreekbaarheid en versterkt eigenaarschap binnen het PMS-project. • Start met het in kaart brengen van de bestaande rolverdeling en voer vervolgens een fit-gap analyse uit om deze te toetsen aan de rollen die nodig zijn voor het behalen van de projectdoelen.	Midden
			• Het risico bestaat dat onduidelijke verantwoordelijkheden zorgen voor overlappende of ontbrekende taken, met fouten en inefficiëntie als gevolg.	Midden	• Gebruik tools zoals RACI-matrix (Responsible, Accountable, Consulted, Informed) om taken en teamdynamiek helder weer te geven. Definieer ook duidelijk de besluitvormingsbevoegdheid (zie bijlage 7).	Midden
3.1.3	Escalatielijnen	• Uit documentanalyse blijkt dat het escalatieproces binnen het PMS-project niet is vastgelegd. Interviews bevestigen dit beeld: medewerkers geven aan dat problemen meestal op basis van persoonlijke inschatting worden gemeld, in plaats van volgens een gestandaardiseerd kader (de zogenoemde escalatieladder).	• Het risico bestaat dat het ontbreken van een vastgelegd escalatieproces besluitvorming vertraagt en escalaties verkeerd worden afgehandeld.	Hoog	• Zorg voor een duidelijke escalatiestructuur met vastgelegde rollen, meld- en opvolgproces (inclusief doorlooptijd), en communiceer dit breed binnen het project en het bredere kader van de invoering van betaald parkeren.	Hoog
			• Het risico bestaat dat gebrek aan zicht op doorlooptijden en issue-opvolging leidt tot projectvertraging en kwaliteitsverlies.	Midden	• Gebruik een standaardformulier voor issue- en escalatiemeldingen met velden zoals omschrijving, impact, urgentie, acties, escalatieniveau en verwachte doorlooptijd (zie bijlage 7).	Midden

3. Detail observaties per gebied

3.1 Project organisatie en governance

Ref.	Gebied	Observaties ter verbetering	Risico	Impact	Aanbeveling	Prioriteit
3.1.4	Project planning	• De projectorganisatie heeft nog geen integrale planning vastgesteld voor het gehele PMS-project. Documenten zoals het 'Dashboard Projecten PMS' en de 'Status PMS 20 juni 2025' bevatten wel deelplanningen, maar bieden geen samenhangend overzicht van tijdslijnen, afhankelijkheden en risico's op projectniveau. • Voor enkele deelprojecten, zoals garages, worden al scenario's ontwikkeld, vaak op abstract niveau en zonder duidelijke afstemming over tijdslijnen. • Voor onderdelen met heldere scope, zoals Gehandicaptenkaart en plaats, is wel een technische detailplanning opgesteld, maar deze wordt niet structureel gedeeld met de stuurgroepen. Hier is wel behoefte aan bij verschillende stuurgroepleden. • In stuurgroepen wordt planning slechts op hoofdlijnen besproken, met deadlines in maanden of kwartalen. • Projecten worden uitgevoerd in een gefaseerde implementatie. Het vorige project moet zijn afgerond voordat de scope, planning en risicobeoordeling voor de volgende projecten worden opgesteld. Hierdoor worden de impact op tijdlijnen en andere risico's die verband houden met het gehele project vaak laat geïdentificeerd. • Onvoldoende inzicht in afhankelijkheden tussen deelprojecten en de planningsaanpak per project verschilt. • Het is onduidelijk hoe de impact van tijdslijnen wordt besproken binnen de overlegstructuren.	• Het risico bestaat dat (deel)resultaten die intern en extern zijn gecommuniceerd niet tijdig worden opgeleverd door gebrek aan grip op planning. • Het risico bestaat dat het ontbreken van een centrale planning met inzicht in de afhankelijkheden van de deelprojecten en gezamenlijke risicobeoordeling leidt tot een geïsoleerde aanpak zonder inzicht in cumulatieve effecten op tijdslijnen en doelstellingen. • Het risico bestaat dat gefaseerd werken zonder integrale planning en afstemming van afhankelijkheden leidt tot onvoorspelbaarheid en vertragingen.	Hoog Hoog Hoog	• Wij raden aan om een integrale projectplanning te ontwikkelen dat deelprojecten integreert en hun onderlinge afhankelijkheden in kaart brengt. Tools zoals een Gantt-chart met mijlpalen, zoals gebruikt in het "Dashboard projecten PMS", kunnen verbeterd worden door afhankelijkheden tussen projecten te tonen en kritieke paden en toleranties te benoemen. Gebruik een afhankelijkhedenmatrix om visueel inzicht te geven in beïnvloeding tussen onderdelen (zie bijlage 7). • Implementeer een gestandaardiseerde planningsaanpak voor alle deelprojecten, ondersteund door een uniforme template met opleveringen, datums, verantwoordelijkheden, capaciteit, afhankelijkheden en risico's (zie bijlage 7). Koppel deze planning aan de integrale documenten van techniek en de planningen die in de stuurgroep worden gedeeld. Daarnast onderzoek of de huidige capaciteit genoeg is voor om te realiseere de producten in Pijler 1. • Zorg dat projectdeadlines, afhankelijkheden en scopewijzigingen tijdig en duidelijk worden gecommuniceerd naar alle interne en externe stakeholders.	Hoog Hoog Hoog

3. Detail observaties per gebied

3.1 Project organisatie en governance

Ref.	Gebied	Observaties ter verbetering	Risico	Impact	Aanbeveling	Prioriteit

3.1.5	Scope	• De projectorganisatie voegt nog steeds nieuwe wensen toe aan de scope zonder voorafgaande impactanalyse. Uit de “Status PMS 20 juni 2025” blijkt bijvoorbeeld dat ‘Bezoeker Betaalt’ is verschoven van Pijler 2 naar Pijler 1, en dat binnen Pijler 3 al onderdelen zoals vergunningen worden meegenomen zonder formele besluitvorming.
		• Daarbij is aangegeven dat er een risico bestaat dat er in de aankomende periode, onder politieke druk en met het oog op de gemeenteraadverkiezingen, nieuwe wensen worden ingebracht of nieuwe prioriteiten worden gesteld tijden de uitvoering van het project terwijl de impact hiervan niet altijd vooraf wordt geanalyseerd of structureel wordt meegenomen in de besluitvorming.
		• Tegelijkertijd een duidelijker proces voor scopebeheer wordt ontwikkeld, waarin ook aandacht is voor het intakeproces.
		• Uit de documentatie en interviews blijkt dat de einddatum van het PMS-project onduidelijk is. Door nieuwe wensen die aan de scope worden toegevoegd, lijkt de scope van Pijler 2 en Pijler 3 voortdurend te wijzigen.
			• Het risico bestaat dat zonder impactanalyse nieuwe eisen aan de scope worden toegevoegd, wat leidt tot extra kosten en vertragingen.
			• Onduidelijkheid over de eindigheid van het project en voortdurende scopewijzigingen kunnen het risico op wantrouwen, verandervermoeidheid en gebrekkige communicatie richting stakeholders vergroten, wat de acceptatie en het succes van het project onder druk zet.
				Hoog
				Hoog
					• Implementeer een vast proces voor scopebeheer met verplichte impactanalyses bij wijzigingen
					• Stel een governancekader op waarin de structuur, besluitvorming en beheersing van het PMS-project helder zijn vastgelegd. Dit kader bevat ten minste:
					  ◦ een formeel scopebeheerproces met verplichte impactanalyse bij wijzigingen (zie bijlage 7);
					  ◦ een intakeproces voor nieuwe wensen met duidelijke criteria en besluitvorming;
					  ◦ een besluitvormingsstructuur met mandaten, escalatielijnen en verantwoordingsmomenten.
					• Een dergelijk kader ondersteunt consistente besluitvorming, voorkomt ongecontroleerde scope-uitbreiding en versterkt de sturing op het project.
					• Zorg voor effectieve communicatie met bestuurders en raad via dashboards of kwartaalrapportages. Stel bij majeure wijzigingen een bestuurlijke beslisnotitie op met samenvatting, einddatum, impactanalyse, advies en alternatieven.
						Hoog
						Midden
						Hoog

3. Detail observaties per gebied

3.1 Project organisatie en governance

Ref.	Gebied	Observaties ter verbetering	Risico	Impact	Aanbeveling	Prioriteit
3.1.6	Project beheersing	• Uit documentanalyse (o.a. Status PMS 20 juni 2025) en interviews blijkt dat er onduidelijkheid bestaat over de definitie van het kritieke pad*. Afspraken worden voornamelijk mondeling gemaakt en niet structureel vastgelegd. Dit werd zichtbaar bij het deelproject Gehandicapten, waar de geplande startdatum van begin juli meerdere keren werd verschoven en uiteindelijk pas op 13 juli werd gerealiseerd. Hoewel sommige activiteiten mogelijk al zijn gestart, is dit op basis van de beschikbare informatie niet aantoonbaar geborgd. • Risico's worden niet consistent geformuleerd, de impactinschatting is beperkt en verantwoordelijkheden zijn versnipperd. Beheersmaatregelen richten zich vooral op het voorkomen van oorzaken, terwijl mitigatie van risico's zelf onderbelicht blijft. Monitoring binnen overlegstructuren is onvoldoende zichtbaar geborgd. Risico's worden wel gesignaleerd binnen deelprojecten, maar het is onduidelijk hoe deze worden vertaald naar een samenhangend en organisatiebreed risicobeeld.	• Het risico bestaat dat door het ontbreken van formele vastlegging teamleden verschillende interpretaties hebben van het kritieke pad, wat leidt tot miscommunicatie over prioriteiten, inefficiënte inzet van resources en vertragingen. • Het risico bestaat dat risico's onvoldoende worden geïdentificeerd en ingeschat op basis van impact, waardoor beheersmaatregelen tekortschieten en onverwachte problemen kunnen leiden tot vertragingen, extra kosten, of zelfs projectfalen.	Hoog Hoog	• Stel een gestandaardiseerde en uniforme projectvoortgangsrapportage (voor alle deelprojecten) op voor interne en externe stakeholders en communiceer volgens een vast stramien (zie bijlage 7). Het is belangrijk om het kritieke pad expliciet in deze planningsdocumenten te definiëren. • Verfijn het risicodossier door per risico mitigerende maatregelen, een eigenaar, deadlines en opvolgstatus (bijv. open, in uitvoering, afgerond) vast te leggen, ondersteund door een scoringsmodel (kans x impact) voor prioritering. Zorg daarnaast voor een samenhangend risicobeeld door risico's uit deelprojecten structureel te beoordelen op kans en impact, en deze te relateren aan aanpalende systemen en processen, zodat sturing en prioritering op projectniveau mogelijk wordt (zie bijlage 7). • Wij raden aan om ook structureel de effectiviteit van de beheersmaatregelen toetsen en te communiceren over de voortgang van de risico's.	Hoog Hoog Midden

*Definitie: de reeks van opeenvolgende taken die de minimale projectduur bepalen, waarbij vertraging in een van deze taken tot vertraging van het gehele project leidt.

3. Detail observaties per gebied

3.1 Project organisatie en governance

Ref.	Gebied	Observaties ter verbetering	Risico	Impact	Aanbeveling	Prioriteit
3.1.7	Project monitoring	• Hoewel stuurgroeprapportages go/no-go-momenten benoemen en er een formeel technisch onderbouwd advies beschikbaar is, wordt de onderbouwende documentatie niet volledig gedeeld met de stuurgroep. De criteria zijn voornamelijk technisch van aard en houden onvoldoende rekening met bredere projectbelangen en de functionele belangen. Hierdoor is het voor betrokkenen niet altijd duidelijk op basis waarvan besluiten worden genomen en wie daarbij betrokken zijn. • Er zijn geen specifieke Key Performance Indicators (KPI's) opgesteld voor de projectbeheersing; de enige bestaande KPI's zijn slechts op hoofdlijnen opgenomen in eerdere SLA's. • Binnen het team Parkeren (VTH) is de ambitie om meer met project KPI's te gaan werken.	• Het risico bestaat dat onduidelijke of onvoldoende gedeelde go/no-go-criteria leiden tot een onjuist en niet gedragen besluit. Dit kan verwarring veroorzaken en de betrokkenheid en effectiviteit van de projectuitvoering ondermijnen.	Midden	• Stel een duidelijk kader op voor go/no-go-momenten, waarin naast technische vereisten ook input vanuit vergunningen, beleid, KPI's en escalatielijnen is opgenomen.	Midden
			• Het risico bestaat dat het ontbreken van duidelijke en meetbare KPI's resulteert in onnauwkeurige rapportages, waardoor de stuurgroep onvoldoende zicht heeft op voortgang en prestaties en effectieve monitoring en bijsturing uitblijven.	Hoog	• Communiceer deze criteria actief met alle stakeholders. Documenteer go/no-go-besluiten, inclusief onderbouwing in een centraal logboek en zorg voor transparante terugkoppeling naar alle betrokkenen (zie bijlage 7).	Midden

3. Detail observaties per gebied

3.2 Systeem gereedheid

Ref.	Gebied	Observaties ter verbetering	Risico	Impact	Aanbeveling	Prioriteit
3.2.1	Systeem ontwikkeling	• Uit interviews blijkt tevredenheid over de introductie van het intakeproces binnen deelproject Garages. Deze aanpak, waarbij functionele vereisten worden getoetst met eindgebruikers, sluit goed aan bij de werkwijze van gemeente Utrecht en heeft geleid tot concrete verbeteringen, voortbouwend op ervaringen uit het deelproject Bezoeker Betaalt. De focus op eindgebruikers blijkt essentieel voor een passende gebruikerservaring. • Bij de selectie van het PMS-systeem is gekozen voor een Software-as-a Service (SaaS) oplossing. Dit houdt in dat er één softwarepakket is met één set functionele logica die wordt gebruikt voor alle afnemers. Alhoewel ARS flexibel is geweest met het inrichten en verder ontwikkelen van de oplossing is het contraproductief om te streven naar het volledig repliceren van de oude PMS oplossing met bijbehorend maatwerk. • Tegelijkertijd is onduidelijk hoe verschillende afdelingen omgaan met geconstateerde issues. Bij organisatieonderdelen, als VTH en Ruimte, ontbreekt inzicht in de opvolging daarvan.	• Wanneer bij de implementatie van de SaaS oplossing deze wordt behandeld als maatwerk bestaat het risico op frustraties tussen leverancier en opdrachtgever, extra kosten en uitlopende planning. • Het risico bestaat dat onduidelijkheid over de aanpak van issues tussen afdelingen en het ontbreken van transparantie over status en planning leidt tot miscommunicatie, vertragingen in de verbetering van de parkeerapp en verminderde functionaliteit van het PMS. Dit kan het vertrouwen en de samenwerking tussen betrokken partijen ondermijnen.	Hoog	• Overweeg zorgvuldig de bestaande functionaliteit die beschikbaar is in de PMS en of deze aan kan sluiten bij de behoeften van de gemeente Utrecht. Wanneer deze niet toereikend is kan de dialoog aangegaan worden over maatwerk. Houd rekening met de extra kosten, impact op tijdlijn en complexiteit die komt kijken bij het afwijken van de standaard. • Voer regelmatig retrospectives uit om de werkwijze binnen het project te evalueren en structurele verbeterpunten tijdig te signaleren. Gebruik deze sessies om eerder benoemde verbeterpunten te beoordelen, de voortgang van acties te monitoren én gemaakte afspraken expliciet vast te leggen.	Midden

3. Detail observaties per gebied

3.2 Systeem gereedheid

Ref.	Gebied	Observaties ter verbetering	Risico	Impact	Aanbeveling	Prioriteit
3.2.2	End-to-end (keten) testen	• Uit documentatie en interviews blijkt dat ARS verschillende testtypen uitvoert, waaronder unit-, integratie-, functionele, end-to-end en systeemtesten. Aansluitend voert Gemeente Utrecht gebruikersacceptatietesten uit, wat leidt tot een uiteindelijke sign-off. • De acceptatiecriteria die door functioneel beheer, VTH en Ruimte (beleid) worden gehanteerd zijn onduidelijk. Dit leidt tot een gebrek aan inzicht bij ARS. Daarnaast heeft functioneel beheer aangegeven behoefte te hebben aan meer transparantie in de testresultaten van ARS.	• Het risico bestaat dat onduidelijkheid over acceptatiecriteria en gebrek aan volledig inzicht daarin leidt tot vertraagde implementatie en inconsistente kwaliteit. Hierdoor is het lastig vast te stellen wanneer het systeem gereed is voor gebruik en kunnen onderdelen achterblijven bij de verwachte standaarden	Hoog	• Voeg testresultaten van zowel ARS als gebruikers acceptatie testen toe aan de documentatie voor go/no-go-momenten, zodat de stuurgroep beter onderbouwde besluiten kan nemen. • Zorg daarnaast dat het nieuwe SLA aansluit op de acceptatiecriteria, inclusief rapportage over back-up- en herstelprocedures en prestatie-eisen (zie bijlage 7).	Midden Hoog

3. Detail observaties per gebied

3.2 Systeem gereedheid

Ref.	Gebied	Observaties ter verbetering	Risico	Impact	Aanbeveling	Prioriteit
3.2.3	Rampen herstelplan (back-up scenario's)	• Uit navraag bij contractmanagement en documentanalyse blijkt dat er een concept-SLA (11-02-2022) bestaat die periodiek wordt beoordeeld door het IPM-team. Hoewel gewerkt wordt aan een nieuwe versie, is deze nog niet ingezien. De concept-SLA bevat eisen voor back-up en restore, maar inhoudelijke rapportage hierover ontbreekt. • De aanpak verschilt per deelproject en de scenario's worden op abstract niveau uitgewerkt, met beperkte aandacht voor impact en waarschijnlijkheid.	• Het risico bestaat dat de huidige concept-SLA onvoldoende aansluit op de specifieke behoeften van Gemeente Utrecht. Daarnaast is het onzeker of eerdere rapportages voldoende inzicht geven in die behoeften, waardoor afspraken mogelijk niet effectief bijdragen aan de gewenste dienstverlening.	Midden	• Houd bij het opstellen van de definitieve SLA rekening met beheersmaatregelen, zoals een rampenherstelplan, systeemprestaties en monitoringvereisten uit het PvE. • Leg ook KPI-definities vast. Hanteer daarnaast een standaardaanpak voor scenarioplanning, gericht op projecten met een hoog risicoprofiel (zie bijlage 7).	Midden Midden
3.2.4	Systeem prestaties en monitoring	• Uit analyse van documentatie en interviews blijkt dat er nog geen duidelijkheid is over het bestaan van Key Performance Indicators (KPI's). Daarnaast is momenteel is er alleen een concept-SLA (11-02-2022) beschikbaar, waarin prestatie-eisen zijn opgenomen. De definitieve versie van de nieuwe SLA is nog in beoordeling, onder andere bij contractmanager van de gemeente Utrecht. Inhoudelijke rapportage over systeemprestaties is niet aangetroffen.	• Het risico bestaat dat scenario's op een te abstract niveau worden uitgewerkt zonder gedetailleerde impactanalyse. Hierdoor kunnen belangrijke projectrisico's over het hoofd worden gezien, wat leidt tot inefficiëntie, extra kosten, tijdverlies en het niet behalen van deadlines en gebruikersvereisten, met als gevolg vertraging in de voortgang van het project.	Midden	• Houd bij het opstellen van de definitieve SLA rekening met systeemprestaties en monitoringvereisten uit het PvE. Leg daarbij ook de definities van KPI's vast om prestaties meetbaar en toetsbaar te maken (zie bijlage 7).	Midden

3. Detail observaties per gebied

3.2 Systeem gereedheid

Ref.	Gebied	Observaties ter verbetering	Risico	Impact	Aanbeveling	Prioriteit
3.2.5	Omgevingen afstemmen	• Uit navraag met functioneel beheer en ARS blijkt dat er een ontwikkel-, test-, acceptatie- en productie- (OTAP) straat is geïmplementeerd. Het ontwikkel- en testonderdeel hiervan is enkel beschikbaar voor ARS, terwijl het acceptatie- en productieonderdeel beschikbaar is voor de gemeente Utrecht en Beheer. • Beheer geeft aan dat er onvoldoende inzicht is in de testuitslagen en dat er daarom behoefte is aan toegang tot de testomgeving. • ARS beschouwt zichzelf als verantwoordelijk voor het uitvoeren van tests binnen hun SaaS-oplossing, met uitzondering van de gebruikersacceptatietesten.	• Het risico bestaat dat beperkte toegang tot testomgevingen leidt tot onvoldoende testmogelijkheden voor het PMS-systeem, waardoor fouten of tekortkomingen te laat worden ontdekt.	Laag	• Houd bij het opstellen van de definitieve SLA rekening met het structureel en inhoudelijk rapporteren van relevante testresultaten, afgestemd op de informatiebehoefte van beheer. • Ontwikkel gezamenlijke testprocedures waarbij de input van functioneel Beheer van de gemeente Utrecht wordt meegenomen om een volledige testproces te garanderen, met instandhouding van de huidige toegang tot OTAP-straat.	Midden

3. Detail observaties per gebied

3.2 Systeem gereedheid

Ref.	Gebied	Observaties ter verbetering	Risico	Impact	Aanbeveling	Prioriteit

3.2.6	Workarounds*	• Op basis van de beschikbare informatie zijn momenteel twaalf gedocumenteerde workarounds (versie van 3 juni jl.) in gebruik om tekortkomingen in de functionaliteit van het parkeerbeheersysteem (PMS) op te vangen. In dit overzicht is geen inzicht in de mate van realisatie van de workarounds.
		• De reden voor de gekozen workaround is dat het systeem momenteel niet volledig functioneert, wat erop wijst dat het PvE mogelijk niet voldoende nauwkeurig en gedetailleerd is uitgewerkt.
		• Vanuit de betrokken teams zijn geen fundamentele zorgen geuit over de voorgestelde workarounds. De primaire behoefte ligt bij het aantal workarounds zo snel mogelijk te reduceren, die momenteel noodzakelijk zijn vanwege systeembeperkingen.
		• Voor de workarounds is een inschatting gemaakt van de mogelijke tijdsbesparing. Voor elke workaround is vastgelegd op welke doelgroep deze van toepassing is. Er is per doelgroep informatie vastgelegd over de workarounds, maar er ontbreekt een totaaloverzicht van de gecombineerde impact op het project, de organisatie en de benodigde capaciteit.
			• Het risico bestaat dat het ontbreken van een duidelijk beeld van de benodigde aantal fte's resulteert in onjuiste strategische beslissingen en inefficiënte inzet van personeel.
			• Het risico bestaat dat onduidelijkheid over de impact van workarounds leidt tot onverwachte verstoringen in andere operationele processen, zoals vertragingen en kwaliteitsverlies in de dienstverlening.
				Hoog
				Hoog
					• Stel een integraal overzicht op van alle workarounds waarin per doelgroep de impact op project, organisatie en benodigde capaciteit wordt geaggregeerd (zie bijlage 7). Actualiseer dit overzicht periodiek en gebruik het als basis voor:
					  • een realistische inschatting van benodigde fte's en werkbelasting;
					  • prioritering van afbouw op basis van impact en klantgerichtheid;
					  • besluitvorming over exitcriteria en risicobeheersing.
					• Bespreek dit overzicht structureel in zowel de interne als externe stuurgroep, totdat een stabiele en beheersbare eindsituatie is bereikt.
						Hoog

*Definitie: een manier om ontbrekende en soms afwijkende functionaliteit te omzeilen, zodat continuïteit in dienstverlening gewaarborgd blijft.

3. Detail observaties per gebied

3.2 Systeem gereedheid (vervolg)

Ref.	Gebied	Observaties ter verbetering	Risico	Impact	Aanbeveling	Prioriteit

3.2.6	Workarounds*	• Tegelijkertijd ontbreken formele besluitvormingsdocumenten, exitcriteria en een koppeling aan het risicodossier document.
		• Hoewel per workaround een inschatting is gemaakt van tijdsbesparing, ontbreekt een geaggregeerde analyse van de werkbelasting. Er is geen totaalbeeld van:
		  • De gezamenlijke ureninzet die workarounds vergen;
		  • De structurele personele belasting (bijv. in fte);
		  • De gezamenlijke risico's voor continuïteit en kwaliteit van dienstverlening,
		  • De prioriteit van afbouw op basis van impact of klantgerichtheid.
		• De inzet van workarounds is niet herleidbaar in planningen of documentatie, waardoor sturing en impact op deelprojecten onduidelijk blijven. Het overzicht (versie 3 juni jl.) suggereert een lage impact op de operationele uitvoering, maar dit kan niet met zekerheid worden vastgesteld.
			• Het risico bestaat dat het ontbreken van een duidelijk beeld van het benodigde aantal fte's resulteert in onjuiste strategische beslissingen en inefficiënte inzet van personeel.
			• Het risico bestaat dat onduidelijkheid over de impact van workarounds leidt tot onverwachte verstoringen in andere operationele processen, zoals vertragingen en kwaliteitsverlies in de dienstverlening.
				Hoog
				Hoog
					• Stel een integraal overzicht op van alle workarounds waarin per doelgroep de impact op project, organisatie en benodigde capaciteit wordt geaggregeerd (zie bijlage 7). Actualiseer dit overzicht periodiek en gebruik het als basis voor:
					  • een realistische inschatting van benodigde fte's en werkbelasting;
					  • prioritering van afbouw op basis van impact en klantgerichtheid;
					  • besluitvorming over exitcriteria en risicobeheersing.
					• Bespreek dit overzicht structureel in zowel de interne als externe stuurgroep, totdat een stabiele en beheersbare eindsituatie is bereikt.
						Hoog

*Definitie: een manier om ontbrekende en soms afwijkende functionaliteit te omzeilen, zodat continuïteit in dienstverlening gewaarborgd blijft.

3. Detail observaties per gebied

3.3 Proces, data en rapportage gereedheid

Ref.	Gebied	Observaties ter verbetering	Risico	Impact	Aanbeveling	Prioriteit
3.3.1	Werking van belangrijke functionaliteiten	• Uit documentatie en interviews blijkt dat de functionaliteiten binnen de webapp en het PMS over het algemeen goed functioneren voor de modules die reeds live zijn. De operationele dienstverlening wordt positief ervaren en er zijn nauwelijks klachten. De recente migratietest toont aan dat 99,66% van de gegevens met betrekking tot de gehandicaptenkaart en -plaats correct is overgezet, wat duidt op een stabiele werking. • Bij het uitwerken van belangrijke functionaliteit wordt niet altijd voldoende vanaf de start de gebruikerservaring in overweging genomen. • Echter zijn er bij functioneel beheer enkele storingen en performanceproblemen geregistreerd, die buiten functioneel beheer om beperkt zijn gedeeld (o.a. met team beleid en team parkeren). Daarnaast moeten nog functionaliteiten worden ontwikkeld zoals vastgelegd in het PvE. De specificaties hiervan zijn nog niet concreet uitgewerkt, wat leidt tot voortdurende afstemming tussen leverancier en gemeente tijdens de uitvoering. Deze afstemming verloopt parallel aan de deelprojecten, terwijl een heldere deadline voor afronding ontbreekt.	• Het risico bestaat dat bij een onvoldoende concreet uitgewerkt PvE de ontwikkelde functionaliteiten niet aansluiten bij de verwachtingen van de Gemeente Utrecht. Dat leidt tot vertragingen, verspilde ontwikkelcapaciteit en langere instandhouding van ongewenste workarounds. • Het risico bestaat dat het ontbreken van duidelijke deadlines en impactanalyses leidt tot inefficiënte inzet van tijd en middelen, met als gevolg extra afstemming, herwerk en het risico dat functionaliteiten niet aansluiten op gebruikersbehoeften.	Hoog Midden	• Momenteel wordt er gewerkt door o.a. contractmanager aan een duidelijker en uitgebreider PvE dat zowel de Gemeente Utrecht als ARS ondersteunt. Dat is een goede stap vooruit echter is dit nog niet volledig gerealiseerd voor alle functionele en non-functionele vereisten. Voor nieuwe functies is afgesproken dat gebruikers en ARS samen overleggen om tot een oplossing te komen die voor iedereen werkt. Het is belangrijk om deze manier van samenwerken vol te houden. • Daarnaast is het aan te bevelen om op tijd eindgebruikers te betrekken bij het ontwikkelen van nieuwe functionaliteiten, met name wanneer hier kwetsbare groepen gebruik van zullen maken, zoals bij "bezoeker betaalt". Het tijdig betrekken van gebruikerservaring experts kan helpen om bruikbaarheidsproblemen en negatieve feedback in een later stadium te voorkomen.	Midden Hoog

3. Detail observaties per gebied

3.3 Proces, data en rapportage gereedheid

Ref.	Gebied	Observaties ter verbetering	Risico	Impact	Aanbeveling	Prioriteit
3.3.2	Aansluiting juistheid en volledigheid	Geen observatie ter verbetering geconstateerd	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t

3. Detail observaties per gebied

3.4 Beveiliging en compliance vereisten

Ref.	Gebied	Observaties ter verbetering	Risico	Impact	Aanbeveling	Prioriteit
3.4.1	Gegevens bescherming vereisten gewaarborgd (AVG)	• De geautomatiseerde waarborging van gegevensbeschermingsvereisten bevindt zich nog in de ontwikkelfase. Momenteel is het nog niet mogelijk om automatische gegevens te verwijderen in het PMS. Handmatig is dit wel mogelijk. De AVG schrijft niet expliciet voor dat gegevens automatisch verwijderd dienen te worden, maar dit kan wel de risico's op overtreding beperken. De naleving van de AVG-wetgeving viel verder buiten de scope van deze opdracht. De leverancier werkt, zoals overeengekomen met gemeente Utrecht, aan de implementatie van een geautomatiseerd systeem voor dataverwijdering, dat naar verwachting eind dit jaar beschikbaar zal zijn.	• Het handmatig verwijderen van data verhoogt het risico op menselijke fouten, zoals het per ongeluk verwijderen van verkeerde gegevens of het nalaten van verouderde gegevens, wat overtredingen van de AVG kan veroorzaken. • Deze aanpak leidt niet alleen tot meer werk en verhoogde werkdruk, maar ook tot mogelijke juridische problemen en boetes voor de gemeente vanwege inconsistente naleving van de AVG. • Het ontbreken van een geautomatiseerd systeem voor dataverwijdering kan aanzienlijke gevolgen hebben voor de data-integriteit en juridische compliance, en benadrukt de urgentie van een effectieve automatisering om risico's te minimaliseren.	Hoog Hoog Hoog	• De invoer van geautomatiseerde AVG-functionaliteit is gaande in overleg tussen gemeente Utrecht en ARS en verloopt tot dusver volgens planning. Verder zijn er geen aanbevelingen.	n.v.t

3. Detail observaties per gebied

3.4 Beveiliging en compliance vereisten

Ref.	Gebied	Observaties ter verbetering	Risico	Impact	Aanbeveling	Prioriteit
3.4.2	Informatie beveiliging gewaarborgd en veilige omgevingen	• Uit de analyse van de beschikbare documentatie en interviews blijkt dat er in de concept-SLA-rapportage (11-02-2022) wordt voorgesteld dat incidentmanagement en probleemmanagement wordt gerapporteerd. Verder zijn informatie-, beveiligings- en rapportage-eisen vastgesteld in PVE. Momenteel wordt er een conceptversie gebruikt. Een definitieve versie is nodig voor een goede beheersing van het PMS. Deze definitieve versie ligt momenteel ter beoordeling bij de gemeente Utrecht.	• Het risico bestaat dat het ontbreken van een formele SLA leidt tot een grotere kans op misverstanden, onduidelijke afspraken en verminderde dienstverlening, wat kan leiden tot frustratie bij gebruikers en inefficiënt beheer.	Hoog	• Stel een volledige definitieve SLA op met duidelijke incident management en beveiligingseisen (zie bijlage 7).	Hoog
3.4.3	Toegang en autorisatie afgestemd, geconfigureerd en getest	• Uit de analyse van de beschikbare PVE blijkt dat de applicatie mogelijkheid biedt tot fijnmazige mogelijkheden om de toegang tot de applicatie te verkrijgen, door middel van rollen. • Gezien de scope van de werkzaamheden is het toegangsbeheer verder niet onderzocht. Daarnaast zijn er geen aandachtspunten of zorgen geconstateerd.	• Onvolledig toegangsbeheer kan leiden tot veiligheidsrisico's.	Midden	• N.v.t: uit navraag blijkt dat Utrecht IT de processen omtrent toegangsbeheer centraal beheert.	n.v.t

3. Detail observaties per gebied

3.4 Beveiliging en compliance vereisten

Ref.	Gebied	Observaties ter verbetering	Risico	Impact	Aanbeveling	Prioriteit
3.4.4	Leveranciers management	• Momenteel is er alleen een concept-SLA (11-02-2022) beschikbaar. De definitieve versie van de nieuwe SLA is nog in beoordeling, onder andere bij contractmanager van de gemeente Utrecht. Bovendien is er geen formele exitstrategie of geborgde continuïteit bij uitval van de leverancier vastgesteld. De borging vindt momenteel plaats via contractafspraken • Uit de interviews blijkt wel dat de SLA-rapportages periodiek door onder andere functioneel beheerders wordt beoordeeld. Deze worden echter door ARS steeds een maand later opgeleverd dan verwacht. Deze rapportages zijn niet ingezien. Daarnaast ontbreekt tot op heden bewijs van structurele vastlegging en controle op beveiligingsmaatregelen.	• Het ontbreken van een exitstrategie en beveiligingsdocumentatie vormt een risico voor de continuïteit in het geval van uitval van de leverancier.	Hoog	• Ontwikkel en formaliseer een exitstrategie en leg de getroffen beveiligingsmaatregelen gedocumenteerd vast om de continuïteit bij mogelijke leverancieruitval te waarborgen (zie bijlage 7).	Midden

3. Detail observaties per gebied

3.5 Verandermanagement en gereedheid

Ref.	Gebied	Observaties ter verbetering	Risico	Impact	Aanbeveling	Prioriteit
3.5.1	Fallback scenario	• Tot op heden is er een fallbackscenario beschikbaar voor de introductie van de functionaliteit gehandicaptenparkeren. In dit scenario blijft het oude systeem tijdelijk beschikbaar in read-only modus, mocht de nieuwe functionaliteit niet direct volledig functioneren. • Voor de introductie van het garagesysteem is het fallbackscenario nog in ontwikkeling. Nadat de ontwikkeling is voltooid, wordt de planning hiervoor opgesteld. • Hoewel er een escrow is opgenomen in het PVE om continuïteit te verzekeren bij onverwachte situaties zoals een faillissement van de leverancier, zijn de gesprekken met betrokken partijen gestopt en is het niet meer als prioriteit behandeld.	• Het risico bestaat dat het ontbreken van een fallbackscenario de continuïteit van de dienstverlening in gevaar brengt bij eventuele verstoringen tijdens de livegang. • Het risico bestaat dat, zonder een actieve escrow-regeling, een onderbreking door de leverancier het herstel van de infrastructuur kan vertragen, wat kan leiden tot dataverlies, verminderde operationele capaciteit en reputatieschade.	Hoog	• Wij bevelen aan om een fallbackplan op te stellen op basis van een scenarioanalyse, waarin technische, functionele en communicatieve fallbackopties zijn uitgewerkt (zie bijlage 7).	Hoog
					• Integreer het fallbackplan in de projectplanning en statusupdate-documentatie, waarbij triggers voor activatie van het fallbackplan, verantwoordelijke rollen, tijdslijnen, herstelprocedures en communicatieprotocollen zijn opgenomen(zie bijlage 7).	Hoog
					• Herstart de gesprekken en werk samen met de escrow-partij, architect, IPB, DomstadIT en de leverancier om de escrow-regeling te reactiveren en in de praktijk te implementeren. Zorg voor heldere afspraken en regelmatige controles om te garanderen dat de infrastructuur en code veilig worden bewaard en toegankelijk zijn in geval van nood.	Hoog

3. Detail observaties per gebied

3.5 Verandermanagement en gereedheid

Ref.	Gebied	Observaties ter verbetering	Risico	Impact	Aanbeveling	Prioriteit
3.5.2	Adequaat communicatie plan en training gereed	• Externe communicatie rond het PMS-project is zorgvuldig voorbereid, met een uitgebreid communicatieplan inclusief trainingen, planningen en diverse middelen zoals handleidingen, bewonerssessies en video's. • Interne communicatie blijft achter: binnen het PMS-project zijn successen en impact van deelprojecten beperkt zichtbaar, en kennisdeling gebeurt vaak informeel, wat consistentie belemmert. • Lessen uit afgeronde deelprojecten worden onvoldoende structureel geborgd, waardoor waardevolle inzichten niet breed gedeeld of benut worden voor vervolgtrajecten.	• Het risico bestaat dat gebrekkige interne communicatie leidt tot inefficiënties en misverstanden, doordat essentiële informatie de medewerkers en afdelingen niet volledig bereikt. • Het risico bestaat dat het uitblijven van zichtbaarheid van successen de motivatie van teams ondermijnt, doordat hun inzet onvoldoende wordt erkend. • Het risico bestaat dat waardevolle lessen uit afgeronde deelprojecten verloren gaan, doordat deze niet structureel worden gedeeld en geborgd, wat kan leiden tot de herhaling van fouten in toekomstige trajecten.	Midden Midden MIdden	• Stel een formeel en actueel overzicht op van interne en externe stakeholders die communicatie over het project nodig hebben. Tijdens het onderzoek is reeds een overzicht van interne stakeholders opgesteld (zie bijlage 6); dit kan als basis dienen. Leg vast wie waarvoor verantwoordelijk is, wat wanneer gecommuniceerd moet worden, en via welk kanaal (zie bijlage 7). Borg dit overzicht als vast onderdeel van de communicatieaanpak binnen de stuurgroep en projectleiding. • Voer periodiek retrospectives uit om werkwijzen te evalueren en structurele verbeteringen tijdig te signaleren. Evalueer tijdens retrospectives eerder benoemde verbeterpunten, zodat leerpunten daadwerkelijk worden opgevolgd en geborgd.	Midden Midden

3. Detail observaties per gebied

3.6 Bedrijfsvoering voorbereid

Ref.	Gebied	Observaties ter verbetering	Risico	Impact	Aanbeveling	Prioriteit
3.6.1	Ondersteuning georganiseerd	Geen observatie ter verbetering geconstateerd	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t
3.6.2	Service management en release management geborgd	Geen observatie ter verbetering geconstateerd	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t

4

Desk Research

4. Deskresearch

4.1 Wat de Gemeente Utrecht kan leren van parkeerstrategieën en technologie in Rotterdam, Amsterdam en Den Haag

Om in te spelen op de groei van steden en de toenemende druk op mobiliteit, zetten gemeenten steeds vaker in op slimme parkeeroplossingen, zoals betaald parkeren. In deze deskresearch (hierna: het onderzoek) analyseren we de parkeerstrategieën en -diensten van Rotterdam, Amsterdam en Den Haag. Deze steden zijn geselecteerd vanwege hun vergelijkbare of grotere schaal dan van Utrecht en hun variatie in leveranciers. Bijlage 2 bevat de gedetailleerde uitwerking van de deskresearch voor deze gemeenten. Het onderzoek bracht in kaart welke parkeerdiensten deze gemeenten aanboden en hoe zij inspeelden op de behoeften van inwoners en bezoekers. Waar beschikbaar, onderzochten we ook de strategieën achter hun parkeerapps, met aandacht voor technologische samenwerkingen, gebruiksvriendelijkheid en data-gedreven keuzes.

Dit onderzoek had als doel de gemeente Utrecht te ondersteunen met inzichten in de manier waarop andere (grote) gemeenten hun parkeerdiensten ontwikkelen en organiseren. Door de aanpakken van Rotterdam, Amsterdam en Den Haag te analyseren, verkrijgt de gemeente Utrecht waardevolle informatie over doelgroepen en technologische toepassingen. De gebruikte informatie is gebaseerd op publiek beschikbare bronnen, opgenomen in bijlage 5.

4.2. Conclusie

Voor een succesvolle doorontwikkeling van het PMS is het essentieel dat Utrecht inzet op gebruiksvriendelijkheid, robuuste continuïteit en een multidisciplinaire samenwerking tussen beleid, IT en productontwikkeling. Deze elementen vormen de kern van de aanpak in andere grote gemeenten en zijn direct toepasbaar op de Utrechtse context. De uitgevoerde deskresearch biedt echter onvoldoende basis om inzichten of lessen te verschaffen betreffende de wijze waarop andere gemeenten deze implementatiefase hebben benaderd.

4.3 Kernboodschappen*

- **Gebruiksvriendelijkheid**: Parkeren en de bijbehorende systemen vormen een uitdaging voor veel gemeenten in Nederland, en de ervaringen van steden zoals Rotterdam en Amsterdam zijn illustratief. Zo heeft de innovatieve parkeerapp van Rotterdam een lage waardering van slechts 1,4 ster in de Google Play Store, terwijl de applicatie van Amsterdam met 3,4 sterren iets beter scoort. Deze cijfers suggereren ruimte voor verbetering in gebruiksvriendelijkheid en functionaliteit, wat van groot belang is gezien de hoge eisen van gebruikers en de bijbehorende verwachtingen. Rekening houden met de feedback van consumenten is belangrijk voor de gemeente Utrecht met betrekking tot het opstellen van het PvE en de scope van het PMS-project.

- **Technische uitval en continuïteit:** Een van de meest kritieke risico's is het falen van de digitale infrastructuur, waardoor burgers geen parkeersessies kunnen registreren. Den Haag heeft dit risico concreet ervaren toen een stroomstoring de parkeerapp urenlang buiten werking stelde[19]. Indien een dergelijke storing zich voordoet tijdens drukke perioden, kan dit leiden tot aanzienlijke problemen, zoals bezoekers die niet kunnen betalen of bewoners die hun gasten niet kunnen registreren en daardoor het risico lopen op boetes. Als beheersmaatregel is redundantie en het gebruik van alternatieve kanalen essentieel. Den Haag bood telefonische en web-gebaseerde alternatieven aan, terwijl Rotterdam offlinefunctionaliteit in hun app heeft geïntegreerd om tijdelijke uitval te overbruggen. Amsterdam's keuze voor een cloud gebaseerde oplossing met auto-scaling vermindert de kans op overbelasting en gerelateerde storingen. Het is raadzaam voor gemeente Utrecht om te zorgen voor een robuuste hostingomgeving voor het geval dat de app of internetdiensten niet functioneren.

- **Technologische partners en flexibiliteit:** Amsterdam heeft nauw samengewerkt met Egis en technologiepartners zoals Touchtribe, terwijl Rotterdam gebruik heeft gemaakt van hun interne Rapid Application Development (RAD) team om hun systeem up-to-date te houden. De interne multidisciplinaire teams in Amsterdam, waar productmanagement, IT en beleid samenwerken, vergelijkbaar met de aanpak van Rotterdam's RAD-team, blijken cruciale succesfactoren te zijn. Voor Utrecht is het essentieel dat beleid, IT en productmanagement nauw samenwerken om digitale parkeerdiensten succesvol te realiseren—ongeacht of dit gebeurt via interne teams (zoals in Rotterdam) of met externe partners (zoals in Amsterdam). Door technische expertise te combineren met beleidskennis, versnelt de ontwikkeling en neemt de effectiviteit toe.

*Bronnen in de tekst zijn te vinden in bijlage 5.

5

Overige observaties

5. Observaties die we graag met u willen delen

Gedurende het onderzoek zijn ons enkele aanvullende elementen opgevallen die, hoewel niet direct binnen de formele scope van de opdracht vallen, wél relevant zijn voor de bredere context van het project. We willen deze observaties en aanbevelingen graag met de gemeente Utrecht delen.

Risicomanagement binnen projecten

We constateren dat de organisatie recent is gestart met het opstellen van een risicodossier voor het PMS-project. In verschillende documenten worden risico's wel benoemd, maar vaak slechts summier uitgewerkt. Zo ontbreekt regelmatig een onderbouwde inschatting van kans en impact, en wordt niet altijd aangegeven hoe zwaar een risico weegt of hoe het zich verhoudt tot andere processen of systemen.

Hoewel er op projectniveau beleid voor risicomanagement bestaat, ontbreekt een integrale aanpak die risico's vanuit deelprojecten structureel samenbrengt tot één samenhangend risicobeeld. In de praktijk signaleren afzonderlijke deelprojecten risico's, maar het is onduidelijk hoe deze signalen worden geborgd en vertaald naar sturing op projectniveau. Hierdoor ontbreekt een stevige basis voor prioritering en besluitvorming.

Wij bevelen aan om risicomanagement explicieter en actiever te verankeren binnen projecten. Dit vraagt om het structureel betrekken van risicomanagementexpertise—zowel bij de start, tijdens als aan het einde van projecten—zodat risico's tijdig worden herkend, beoordeeld en opgevolgd met passende maatregelen.

Let op: Deze bevindingen zijn gebaseerd op documentanalyse en interviews met een beperkte groep van 13 betrokkenen binnen de gemeente Utrecht. De observaties geven daarmee een indicatief beeld van de huidige praktijk, en zijn niet bedoeld als uitputtende beoordeling van het gemeentebrede risicomanagement.

Vroegtijdige betrokkenheid van IT bij complexe projecten

Bij complexe projecten zien wij duidelijke meerwaarde in nauwe afstemming met de IT-afdeling, in dit geval Domstad IT. Tijdens de Quickscan PMS bleek in de onderzochte casussen dat IT pas in een later stadium werd betrokken, terwijl juist vroegtijdige samenwerking essentieel is om de kwaliteit, schaalbaarheid en onderhoudbaarheid van oplossingen te waarborgen.

Wij adviseren de gemeente Utrecht om structureel aandacht te besteden aan het tijdig betrekken van IT bij projecten die impact hebben op de architectuur. Dit voorkomt technische knelpunten in latere fasen en draagt bij aan duurzame en beheersbare oplossingen.

Concreet bevelen wij het volgende aan:

- Voer op korte termijn een code review en een technical debt review uit om de kwaliteit en robuustheid van de huidige oplossing te beoordelen.
- Stel een duidelijke, toekomstgerichte systeemarchitectuur op als leidraad voor verdere ontwikkeling en besluitvorming.
- Zorg dat IT domstad en architectuur structureel betrokken zijn bij alle vervolgstappen, zodat technische haalbaarheid, beheersbaarheid en duurzaamheid geborgd zijn.

Toepassing term Workaround

Binnen de organisatie zien we dat de term 'workaround' regelmatig wordt gebruikt, maar die roept vaak een negatieve associatie op. Het suggereert een tijdelijke, suboptimale of onbeheersbare oplossing buiten de reguliere processen om. Dit kan bij management en stakeholders de indruk wekken dat er sprake is van risico's of structurele tekortkomingen.

Wij stellen voor om in plaats daarvan te spreken van 'minder geautomatiseerde oplossingen'. Deze term is neutraler en beschrijft beter de situatie waarin bewust gekozen wordt voor een oplossing die past binnen de technische haalbaarheid van dat moment. Het gaat hierbij niet per definitie om tijdelijke of risicovolle maatregelen, maar om beheersbare keuzes binnen de context van het systeem.

Wij adviseren de gemeente Utrecht om dit voorstel intern te bespreken, zowel binnen projectgroepen als stuurgroepen. Het uiteindelijke doel is om binnen de organisatie een gedeelde visie te ontwikkelen over het gebruik en de duiding van 'workarounds'. Een eenduidige terminologie draagt bij aan heldere communicatie, betere besluitvorming en meer vertrouwen bij betrokken partijen. Dit stelt de gemeenteraad in staat om op basis van duidelijke informatie verantwoorde keuzes te maken over het PMS.

6

Bijlagen

6. Bijlage 1 – Toegepast raamwerk Quickscan (1/3)

In onze aanpak staat het uitvoeren van het Quickscan PMS framework centraal. Dit uitgebreide raamwerk stelt ons in staat om de bereidheid van een organisatie voor veranderingen of nieuwe implementaties grondig te analyseren op zes essentiële gebieden. Het model garandeert dat alle cruciale aspecten van een project zorgvuldig worden geëvalueerd. De subthema's zijn passend toegepast op de behoeften van de organisatie.

Projectorganisatie en governance
- Projectorganisatie
- Rollen en verantwoordelijkheden
- Escalatielijnen
- Projectplanning
- Scope
- Projectbeheersing
- Projectmonitoring

Systeem gereedheid
- Systeemontwikkeling
- End-to-end (keten) testen
- Rampenherstelplan (back-upscenario's)
- Systeemprestaties en monitoring
- Omgevingen afstemmen
- Workarounds

Proces-, data- en rapportagegereedheid
- Werking van belangrijke functionaliteiten
- Aansluiting juistheid en volledigheid



Beveiliging en compliance vereisten
- Gegevensbeschermingvereisten gewaarborgd (AVG)
- Informatiebeveiliging gewaarborgd en veilige omgevingen
- Toegang en autorisatie afgestemd, geconfigureerd en getest
- Leveranciersmanagement

Verandermanagement en gereedheid
- Fallback scenario
- Adequaat communicatieplan en training gereed

Bedrijfsvoering voorbereid
- Ondersteuning georganiseerd
- Servicemanagement en releasemanagement geborgd

6. Bijlage 1 – Toegepast raamwerk Quickscan (2/3)

In de volgende pagina's geven we een toelichting op de aspecten die tijdens de interviews en documentanalyses aandacht hebben gekregen. Hierbij richten we ons op de zes essentiële elementen van het Quickscan PMS Framework, waaronder projectorganisatie, systeem-, proces-, data-, rapportage- en veranderingsgereedheid, beveiliging en compliance vereisten, verandermanagement en gereedheid en bedrijfsvoering.

Element	Thema	Toelichting
Projectorganisatie en governance	Projectorganisatie	Tijdens de interviews en documentanalyses lag de focus op de structuur van de projectorganisatie, welke stakeholders betrokken zijn en hun mate van betrokkenheid, hoe beslissingen worden genomen en op basis van welke documentatie.
	Rollen en verantwoordelijkheden	Tijdens de interviews en documentanalyses lag de focus op of duidelijke rollen en verantwoordelijkheden zijn geïdentificeerd en bekend zijn binnen de gemeente Utrecht, evenals de beschikbare capaciteit om deze rollen te vervullen.
	Escalatielijnen	Tijdens de interviews en documentanalyses lag de aandacht op de aanwezigheid van escalatielijnen en het proces dat gevolgd wordt bij escalaties.
	Projectplanning	Tijdens de interviews en documentanalyses lag de focus op hoe projectplanning loopt en wat onbreekt nog.
	Scope	Tijdens de interviews en documentanalyses lag de aandacht op hoe de gemeente Utrecht omgaat met scopewijzigingen en welke processen hiervoor zijn ingericht.
	Projectbeheersing	Tijdens de interviews en documentanalyses lag de focus op hoe de organisatie haar projecten beheert en welke processen hiervoor zijn ingericht.
	Projectmonitoring	Tijdens de interviews en documentanalyses lag de focus op welke processen er zijn om projecten te monitoren en hoe deze worden toegepast.
Systeem gereedheid	Systeemontwikkeling	Tijdens de interviews en documentanalyses lag de focus op de huidige en toekomstige systeemontwikkelingen.
	End-to-end (keten) testen	Tijdens de interviews en documentanalyses lag de aandacht op welke soorten tests worden uitgevoerd en wat de acceptatiecriteria zijn voor deze tests.
	Rampenherstelplan (back-upscenario's)	Tijdens de interviews en documentanalyses lag de focus binnen dit thema op de aanwezigheid van back-upscenario's en de processen die hieromheen zijn ingericht.
	Systeemprestaties en monitoring	Tijdens de interviews en documentanalyses lag de aandacht op hoe de prestaties van het systeem worden gemonitord en welke processen hiervoor zijn ingericht.

6. Bijlage 1 – Toegepast raamwerk Quickscan (3/3)

Element	Thema	Toelichting
Systeem gereedheid	Omgevingen afstemmen	Tijdens de interviews en documentanalyses lag de focus binnen dit thema op de inrichting van de OTAP-straat.
	Workarounds	Tijdens de interviews en documentanalyses lag de aandacht op welke rol workarounds spelen, welke processen er rondom workarounds zijn ingericht en welke documentatie hierover beschikbaar is.
Proces-, data- en rapportagegereedheid	Werking van belangrijke functionaliteiten	Tijdens de interviews en documentanalyses lag de aandacht op de gereedheid van belangrijke functionaliteiten.
	Aansluiting juistheid en volledigheid	Tijdens de interviews en documentanalyses lag de focus binnen dit thema op de processen rondom testen en migratie, en hoe deze bijdragen aan de juistheid en volledigheid van de aansluiting.
Beveiliging en compliance vereisten	Gegevensbeschermingvereisten gewaarborgd (AVG)	Tijdens de interviews en documentanalyses lag de focus binnen dit thema op het beheer van Service Level Agreements (SLA) en hoe deze bijdragen aan het waarborgen van AVG-eisen.
	Informatiebeveiliging gewaarborgd en veilige omgevingen	Tijdens de interviews en documentanalyses lag de aandacht op de processen rondom incident- en probleembeheer, evenals de eisen voor beveiliging en rapportage.
	Toegang en autorisatie afgestemd, geconfigureerd en getest	Tijdens de interviews en documentanalyses lag de focus op hoe de gemeente Utrecht autorisaties heeft ingericht, welke tests zijn uitgevoerd en welke processen hieromheen bestaan.
	Leveranciersmanagement	Tijdens de interviews en documentanalyses lag de focus op op contractbeheer en SLA's in relatie tot leveranciermanagement.
Verandermanagement en gereedheid	Fallback scenario	Tijdens de interviews en documentanalyses lag de aandacht op welke scenario's zijn gepland voor terugval, wat deze scenario's dekken en welke processen hieromheen zijn ingericht.
	Adequaat communicatieplan en training gereed	Tijdens de interviews en documentanalyses lag de aandacht op externe en interne communicatie rondom het PMS-project.
Bedrijfsvoering voorbereid	Ondersteuning georganiseerd	Tijdens de interviews en documentanalyses lag de focus binnen dit thema op de toepassing van training en ondersteuning voor eindgebruikers.
	Servicemanagement en releasemanagement geborgd	Tijdens de interviews en documentanalyses lag de focus op hoe releasemanagement is georganiseerd en welke rol demo's spelen binnen dit proces.

6. Bijlage 2 – Deskresearch details (1/2)

Om in te spelen op de groei van steden en de toenemende druk op mobiliteit, zetten gemeenten steeds vaker in op slimme parkeeroplossingen zoals betaald parkeren. In deze deskresearch (hierna: het onderzoek) analyseren we de parkeerstrategieën en -diensten van Rotterdam, Amsterdam en Den Haag. Deze steden zijn geselecteerd vanwege hun vergelijkbare of grotere schaal ten opzichte van Utrecht en hun variatie in leveranciers. In deze bijlage vindt u de gedetailleerde uitwerking van de deskresearch voor de gemeenten.

Het onderzoek bracht in kaart welke parkeerdiensten deze gemeenten aanboden en hoe zij inspeelden op de behoeften van inwoners en bezoekers. Waar beschikbaar, onderzochten we ook de strategieën achter hun parkeerapps, met aandacht voor technologische samenwerkingen, gebruiksvriendelijkheid en datagedreven keuzes.

Dit onderzoek had als doel de gemeente Utrecht te ondersteunen met inzichten in de manier waarop andere (grote) gemeenten hun parkeerdiensten ontwikkelen en organiseren. Door de aanpakken van Rotterdam, Amsterdam en Den Haag te analyseren, verkrijgt de gemeente Utrecht waardevolle informatie over doelgroepen en de technologische toepassingen. Het is echter van essentieel belang te benadrukken dat de huidige uitdagingen bij de gemeente Utrecht vooral liggen in de implementatie van het systeem. De uitgevoerde deskresearch biedt echter geen voldoende basis om inzichten of lessen te verschaffen betreffende de wijze waarop andere gemeenten deze implementatiefase hebben benaderd.

Gemeente	Informatie over betaald parkeren	Applicatie
Den Haag	In Den Haag geldt in grote delen van de stad betaald parkeren, met tarieven tot circa €7 per uur in het centrum[13]. Betaaltijden lopen vaak door tot middernacht of zelfs 02:00 uur in het weekend. Er zijn zo'n twintig verschillende parkeerregimes met eigen regels en maximale parkeertijden[15]. Betalen gebeurt vooral elektronisch via apps, sms of telefoon, ondersteund door het landelijke SHPV-platform[13–14]. Bewoners kunnen een parkeervergunning aanvragen voor hun wijk, en bezoekers kunnen via een bezoekersvergunning met korting of gratis parkeren[16]. Uniek is het Park + Beach-initiatief: bezoekers parkeren buiten de stad en reizen met het OV naar Scheveningen[18]. De gemeente onderzoekt ook differentiatie naar voertuiggrootte, geïnspireerd door Parijs[15].	• Gemeente Den Haag werkt voor digitale parkeerdiensten samen met Brightpark B.V., een Haags softwarebedrijf opgericht in 2018[19]. De parkeerapp integreert met gemeentelijke systemen zoals kentekenregisters en handhaving. Een stroomstoring in 2021 legde de afhankelijkheid van deze backend bloot: de app werkte pas weer toen de systemen online kwamen[19]. • Gebruikers waarderen de functionaliteit, maar melden ook opstartproblemen en een minder intuïtieve interface voor ouderen. Daarom blijft aanmelden ook mogelijk via telefoon of website[13]. De app heeft een lage beoordeling (2,1/5 in de App Store), ondanks brede adoptie met meer dan 100.000 installaties via Google Play[19].

6. Bijlage 2 – Deskresearch details (2/2)

Gemeente	Informatie over betaald parkeren	Applicatie
Rotterdam	In Rotterdam is parkeren in de binnenstad altijd betaald, zowel op straat als in parkeergarages[1]. Tarieven verschillen per zone, tijdstip en dag[2], met hogere kosten in drukke gebieden en variatie tussen piek- en daluren[2]. Betalen kan via pin, creditcard, automatische incasso of parkeerapps[1]. In sommige wijken zijn parkeervergunningen verplicht voor bewoners en bedrijven, afhankelijk van de lokale regels en behoeften[3].	• Gemeente Rotterdam heeft de parkeerregistratie efficiënter gemaakt met de 'Rotterdam Bezoekersparkeren' (RBP) app, ontwikkeld op het low-code platform van Mendix[4]. • Deze app stelt gebruikers in staat om het kenteken van hun bezoeker te registreren, met functies zoals biometrische authenticatie, offlinefunctionaliteit en een interactieve native gebruikerservaring. Rotterdam biedt bepaalde ondersteunende functies die niet duidelijk voorkomen in de oplossing van gemeente Utrecht, zoals factuur- en contracthistorie, en het wijzigen van contact- en betaalgegevens. • De ontwikkeling gebeurde in sprints door het interne RAD-team, samen met Mendix-partner Mansystems, wat snelle feedback en prioritering mogelijk maakte[4]. • Later is de app in zes weken omgebouwd tot een native mobiele app met JAM-IT, wat leidde tot betere prestaties, vloeiendere interactie en offline functionaliteit[23].
Amsterdam	In Amsterdam is betaald parkeren een ingeburgerd systeem om de schaarse ruimte te beheren[5–6]. De tarieven zijn hoog, vooral in het centrum, en dalen naar ongeveer €2,50 tot €4 per uur in buitenwijken, afhankelijk van de zone[2]. Betalen kan via parkeerautomaten, apps zoals MyWay of online portalen[7–9]. Voor bewoners en bedrijven zijn er parkeervergunningen beschikbaar, gebonden aan zones en vaak beperkt door hoge vraag[10].	• Eind 2022 introduceerde Gemeente Amsterdam samen met Egis een webapplicatie waarmee bezoekers zelf parkeersessies met korting kunnen starten en afrekenen[21]. De app, ontwikkeld door Touchtribe, is gebouwd als mobile-first Single Page Application met moderne technieken zoals Next.js en serverless hosting[11]. • De applicatie biedt: (1) Prestatieoptimalisatie via SSG, SSR en client-side fetching voor snelle laadtijden; (2) Schaalbaarheid tot 17.000 gelijktijdige gebruikers, met dynamische aanpassing aan piek- en dalmomenten; (3) Complexe bedrijfsregels voor bezoekersvergunningen per stadsdeel, met ondersteuning voor negen vergunningsgebieden. • De functionaliteit werd later geïntegreerd in de algemene Amsterdam App en is sinds 1 juli 2025 live[22].

6. Bijlage 3 – Documentstudie (1/7)

Nummer	Naam document	Relevant element uit Quickscan PMS framework
1	1. Presentatie HLB Parkeren	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid, Proces-, data- en rapportagegereedheid
2	2. Raadsbrief Stand van zaken uitvoering Parkeren	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
3	2.1 - Bijlage 1 Tijdlijn Parkeermanagementsysteem	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
4	2.2 - Bijlage 2 Aanpassingen parkeerapp en regelingen doelgroepen	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
5	2.3 - Bijlage 3 - Planning PMS en Parkeerapp	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
6	3. Update bijlage 3 - planning PMS en parkeerapp - tbv Raadscommissie 5 juni	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
7	4. Overzicht workarounds	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid
8	5. Overzicht migratie Key2Parkeren eind 2025	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten;
9	6. projectorganisatie en overlegstructuren	Projectorganisatie en governance; Verandermanagement en gereedheid

6. Bijlage 3 – Documentstudie (2/7)

Nummer	Naam document	Relevant element uit Quickscan PMS framework
10	Overeenkomst Risico-analyse PMS en Parkeerapp - GU - PWC	N/A
11	20250624 Presentatie PWC	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
12	Agenda Startbijeenkomst 26 juni	Projectorganisatie en governance
13	21. 240726, Bezoeker betaalt_ doorontwikkeld	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
14	SOSPES overzichtsplaat systeemarchitectuur (2 juli 2025)	Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten
15	Overall Indexplaat processen SOSPES (2 juli 2025)	Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten
16	19. organisatiestructuur gemeente Utrecht	Projectorganisatie en governance; Verandermanagement en gereedheid
17	PvE Utrecht v07.03 functionals (2 juli 2025)	Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten
18	Marktconsultatie Parkeermanagementsysteem Gemeente Utrecht (1)	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid

6. Bijlage 3 – Documentstudie (3/7)

Nummer	Naam document	Relevant element uit Quickscan PMS framework
19	ARS Addendum	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
20	Aanmeldingsleidraad Parkeermanagement	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
21	Bijlage A - Opgave referentieopdrachten	Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten;
22	resultaten tweede teambuilding parkeren 20250623	Projectorganisatie en governance; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
23	Overeenkomst ARS incl bijlagen getekend	Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
24	Offerteaanvraag Parkeermanagement	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
25	OF2021-067 ARS - PMS Utrecht SLA V1.0	Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
26	Stuurgroepen rondom ARS	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
27	status PMS 20 juni 2025	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid

6. Bijlage 3 – Documentstudie (4/7)

Nummer	Naam document	Relevant element uit Quickscan PMS framework
28	Dashboard Projecten PMS	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid
29	Memo motie 306 Behoud de vergunning voor thuiszorg en mantelzorg(1)	Verandermanagement en gereedheid
30	Bijlage B - Invulformulier Selectiecriteria	Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten
31	PvE Utrecht v07.03 non-functionals (2 juli 2025)	Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten
32	2025 06 20 Risicodossier Parkeren (1)	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
33	Brochure Parkeerapp - versie februari 2024_JvN (1)	Verandermanagement en gereedheid
34	Begroting PMS 2025 en 2026 (1 juli 2025)	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid
35	250502, Opzet bijeenkomst 6 mei (1)	Projectorganisatie en governance; Verandermanagement en gereedheid
36	Handleiding parkeerkorting gebruiken _ gemeente Utrecht	Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
37	Handleiding parkeerkorting (Turks) _ gemeente Utrecht	Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid

6. Bijlage 3 – Documentstudie (5/7)

Nummer	Naam document	Relevant element uit Quickscan PMS framework
38	Handleiding parkeerkorting (Arabisch) _ gemeente Utrecht	Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
39	250708 Communicatie-aanpak Bezoeker betaalt	Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
40	Handout wijkbureaus - versie 22 mei 2025	Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
41	Handout Mijn Parkeren - versie 30 april 2025 (1)	Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
42	Handout Mijn Parkeeractie - versie 2 mei 2025 (1)	Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
43	Video's	Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
44	250617, Communicatieplan	Projectorganisatie en governance; Verandermanagement en gereedheid
45	Scenarios en samenhang met Gebiedsontwikkeling	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Verandermanagement en gereedheid
46	Uitrol gehandicaptenkaart en -plaats op 8 juli - Buitenhuis, René - Outlook	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
47	Acceptatie_criteria_VTH_versie_02-09-24	Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten

6. Bijlage 3 – Documentstudie (6/7)

Nummer	Naam document	Relevant element uit Quickscan PMS framework
48	Gehandicapten testcases	Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten
49	Gehandicapten kaart en plaats fase 5 juli2025	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten;
50	Gehandicapt Master Bevindingenlijst - Fase 2 Intake & testfase	Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten
51	Finale migratie controles en ondertekening	Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten
52	Draaiboek GPPGPK 8-7-2025. V1.0 - + update 972025	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten;
53	Akkoord - afgetekend finale migratiee	Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten
54	voorbeeld werkproces die geraakt worden door sospes (soll)	Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten
55	Voorbeeld - bevindingenlijst	Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten
56	Usecases gehandicapten met alleen BO beschikbaar (goedgekeurd) - kopie	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid
57	GonoGO datamigratie v1.0	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid

6. Bijlage 3 – Documentstudie (7/7)

Nummer	Naam document	Relevant element uit Quickscan PMS framework
58	2025-07-07 Overzicht capaciteit Parkeren PWC	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid
59	Parkeren actoren_	Projectorganisatie en governance
60	SLA SOSPES Permit Gemeente Utrecht v1.4	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten;
61	Migratieplan en runbook Utrecht Zakelijk v1.0	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten;
62	250227 SPP flow pincode v3	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten;
63	SOSPES Permit Product road map 14 juli 2025	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten;
64	SOSPES Product Update - Juli 2025 - v1.0	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten;

6. Bijlage 4 – Interviews

Datum	Rol geïnterviewde	Relevant element uit Quickscan PMS framework
03-07-2025	Projectleider PMS (VTH) Informatie en procesbeheerder (VTH)	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
03-07-2025	Contractmanager PMS (VTH)	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
07-07-2025	Hoofd Vergunningen (VTH)	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
07-07-2025	Directeur ruimtelijk beleid Programmamanager Invoeren parkeren in control	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
08-07-2025	Wethouder parkeren	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
08-07-2025	Teammanager Parkeerbeleid Beleidsmedewerker team parkeerbeleid (Ruimte)	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
09-07-2025	Leverancier	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
11-07-2025	Directeur VTH	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
14-07-2025	Projectleider Techniek (VTH)	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid
15-07-2025	Architect (ICT)	Projectorganisatie en governance; Systeem gereedheid; Proces-, data- en rapportagegereedheid; Beveiliging en compliance vereisten; Verandermanagement en gereedheid; Bedrijfsvoering voorbereid

6. Bijlage 5 – Referenties (1/3)

Nummer	Website	Omschrijving website
1	https://www.rotterdam.nl/betaald-parkeren	Gemeente Rotterdam – Betaald Parkeren
2	https://www.rotterdamparkeren.nl/betaald-parkeren	Betaald parkeren Rotterdam 2025 - Parkeerzones & Parkeertarieven
3	https://www.rotterdam.nl/parkeervergunning	Gemeente Rotterdam - Parkeervergunning
4	https://www.dutchitchannel.nl/news/154394/gemeente-rotterdam-versnelt-parkeerregistratie-met-mendix	Artikel over Bezoekers app van Gemeente Rotterdam
5	https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/verkeer-vervoer/volg-beleid-auto/	Gemeente Amsterdam - Volg het beleid: auto
6	https://vexpan.nl/artikelen/parkeerbeleid-en-files-in-de-stad/	Artikel over Parkeerbeleid en files in de stad
7	https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeerautomaat/betalen-parkeerautomaat/	Gemeente Amsterdam - Betalen bij de parkeerautomaat
8	https://parkeerkaart.amsterdam.nl/?conKey=a02So00000GsTqFIAV&contentType=link&pk_vid=afcc2430e9e627da1752239487208efa	Gemeente Amsterdam – Parkeerkaart kopen
9	https://myway.app/parkeren/amsterdam/	My way – Parkeren in Amsterdam
10	https://www.parkeren-amsterdam.com/parkeervergunning-amsterdam	Overzicht van parkeervergunning in Amsterdam

6. Bijlage 5 – Referenties – (2/3)

Nummer	Website	Omschrijving website
11	https://www.touchtribe.nl/en/cases/egis-parking-services	Artikel geschreven door de developer van Bezoekers parkeren app voor Gemeente Amsterdam
12	https://ars-traffic.com/ars-ttt-parking-enforcement-live-in-groningen/	Artikel geschreven door ARS over het gebruik van SOSPES in Groningen
13	https://www.denhaag.nl/nl/parkeren/mobiel-betalen-voor-parkeren-in-den-haag/	Gemeente Den Haag – Betaald parkeren
14	https://apps.apple.com/us/app/parkeren-den-haag/id1439502050	Mobile parkeren app Den Haag
15	https://www.mobiliteit.nl/mobiliteitsbeleid/2024/09/10/den-haag-wil-betaald-parkeren-in-de-hele-stad-invoeren/	Nieuws artikel geschreven over betaald parkeren in Den Haag
16	https://www.denhaag.nl/nl/parkeren/bezoek-voor-parkeren-aan-en-afmelden/	Gemeente Den Haag - Bezoekers parkeren
17	https://www.denhaag.nl/nl/parkeren/parkeervergunning-voor-bewoners-aanvragen/	Gemeente Den Haag – Bewoners parkeren
18	https://www.denhaag.nl/nl/stadsdelen/scheveningen/park-beach/	Gemeente Den Haag – Park+Beach
19	https://brightpark.nl/	Leverancier van Gemeente Den Haag Parkeer app
20	https://www.denhaagfm.nl/dhfm/4940193/grote-storing-op-stadhuis-duurt-tot-na-het-weekend-parkeerapp-werkt-weer	Nieuws artikel geschreven over grote storing in Den Haag

6. Bijlage 5 – Referenties – (3/3)

Nummer	Website	Omschrijving website
21	https://vexpan.nl/nieuws/eerste-stap-egis-naar-nieuw-parkeervergunningsysteem-amsterdam/	Bezoeker betaalt in Amsterdam
22	https://www.amsterdam.nl/contact/amsterdam-app/	Amsterdam App
23	https://www.mendix.com/press/municipality-of-rotterdam-speeds-up-parking-registration-for-2-5-million-visitors-annually-with-mendix-built-native-mobile-app/	Nieuws artikel over parkeer app van Gemeente Rotterdam

6. Bijlage 6 – Overzicht van actoren

Het volgende overzicht is samengesteld op basis van de documentatie die is verstrekt door de gemeente Utrecht.

Binnen gemeente Utrecht zijn de volgende vier organisatieonderdelen betrokken bij het thema 'Parkeren'

- Ontwikkelorganisatie Ruimte (Ruimte)
- Vergunningen, Toezicht en Handhaving (VTH)
- Vastgoedorganisatie Utrecht (VGU)
- Stadsbedrijven (SB)

Het project voor de ontwikkeling van het Parkeer Management Systeem (PMS) is aanvankelijk gestart als een zelfstandig initiatief binnen de afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving (VTH). Dit vond plaats buiten de reguliere lijnorganisatie en voorafgaand aan de formele opdracht "Breng parkeren op orde", die gericht is op het op orde brengen van betaald parkeren.

Hoewel het PMS-project al in gang was gezet, is het inmiddels geïntegreerd in de bredere opdrachtstructuur van het programma "Breng parkeren op orde". Ondanks deze integratie is er bewust voor gekozen om het PMS-project onder de verantwoordelijkheid en aansturing van VTH te laten vallen. Deze keuze waarborgt continuïteit en inhoudelijke borging binnen de afdeling die primair verantwoordelijk is voor vergunningverlening en systeembeheer.

Om de samenwerking en afstemming tussen de verschillende opdrachtgevers te faciliteren, vindt er periodiek overleg plaats tussen:

- De opdrachtgever van "Breng parkeren op orde" (Directeur Stedelijk Beleid Ruimte),
- De opdrachtgevers van het PMS-project (Directeur VTH en Afdelingshoofd Vergunningen).

Daarnaast zijn de opdrachtnemer van het PMS-project en diverse leden van het kernteam 'Breng parkeren op order' actief betrokken bij de interne stuurgroep.

Rechts vindt u een overzicht van de actoren die betrokken zijn bij de implementatie van het PMS. Ook ziet u het overzicht van de externe en interne stuurgroep.

Overzicht actoren betrokken bij de implementatie van het PMS

Rollen	Functies
Opdrachtgever	Directeur VTH
Gedelegeerd opdrachtgever	Afdelingshoofd Vergunningen
Opdrachtnemer	Sr Projectleider PMS
Projectteam Ontwikkelen en implementeren PMS	o.a. IT (eigen en ARS medewerkers), Medewerkers van Functioneel beheer, Medewerkers van Backoffice vergunningen, contractmanagement.

Overzicht van betrokken actoren binnen de externe en interne stuurgroep van het PMS-project

Functie	Externe/ Interne stuurgroep
Afdelingshoofd Vergunningen, VTH	Beide
Directeur VTH	Beide
Programmamanager uitrol PMS	Beide
Plv teammanager backoffice Vergunningen, VTH	Beide
Informatie- en procesmanager IPM, VTH	Beide
Contractmanager, VTH	Beide
Sr. contractmanager, Ruimte	Beide
Plv teammanager backoffice Vergunningen, VTH	Intern
Teammanager Parkeren, Ruimte	Intern
Ketenmanager Parkeren, Ruimte	Intern
Bestuursondersteuner, VTH	Intern
Coördinator functioneel beheer IPM, VTH	Intern
Technisch projectmanager Parkeren	Intern
CEO ARS	Extern

6. Bijlage 7 – Samenvatting overzicht van documentatie (1/2)

Op basis van de detailobservaties en aanbevelingen in het rapport (zie hoofdstuk 3) is onderstaande lijst opgesteld met documentatie die bijdraagt aan het versterken van de interne beheersing van het PMS-project. Deze documenten ondersteunen de implementatie van de geadviseerde verbetermaatregelen.

Let op: het is aan de organisatie om te bepalen welke documenten daadwerkelijk worden opgesteld, en in welke vorm en mate van detaillering. De lijst dient als richtinggevend kader.

Topic	Documentatie	Toelichting
Project organisatie, rollen en verantwordelijkheid	Mandaat- en besluitvormingsmatrix	Voor het vastleggen van verantwoordelijkheden en bevoegdheden binnen stuurgroepen en projectgroepen.
	RACI-matrix	(Responsible, Accountable, Consulted, Informed) om taken en teamdynamiek helder weer te geven.
	Governance kader voor het PMS-project	Voor heldere structuur, rolverdeling, overlegstructuren en besluitvorming.
Escalatielijnen	Escalatieprotocol	Met meldprocedure, doorlooptijden en rollen, ondersteund door een standaard meldformulier.
Project planning	Risicodossier (projectbreed)	Voor het systematisch beoordelen van risico's op kans en impact scoringsmodel, inclusief mitigerende maatregelen, een eigenaar, deadlines, aanpalende systemen en processen en opvolgstatus (bijv. open, in uitvoering, afgerond).
	Integrale projectplanning (projectbreed)	Een centrale planning die alle deelprojecten binnen het project samenbrengt. Het document bevat mijlpalen, deadlines, afhankelijkheden, resourcecapaciteit en risico's. Door deze elementen te integreren ontstaat overzicht en grip op voortgang, knelpunten en impact van wijzigingen. De planning ondersteunt besluitvorming, bevordert samenwerking tussen teams en wordt regelmatig geactualiseerd op basis van voortgang en nieuwe inzichten.
	Gestandaardiseerde planningsaanpak (alle deelprojecten)	Een uniforme template met opleveringen, datums en deadlines, verantwoordelijkheden, capaciteit, afhankelijkheden, scenario planning en project risico's. Koppel deze planning aan de integrale documenten van techniek en de 'Status PMS' document die in de stuurgroep worden gedeeld.
	Verbeterd "Dashboard projecten PMS"	Een Gantt-diagram dat ontworpen is om projectmijlpalen visueel weer te geven, afhankelijkheden tussen verschillende projecten te illustreren, kritieke paden te identificeren en toleranties aan te geven
	Afhankelijkhedenmatrix (projectbreed en voor elk deelproject)	Om inzicht te geven in beïnvloeding tussen deelprojecten en onderdelen van een project.
Scope	Scopebeheerproces en logboek	Inclusief intakeformulier, impactanalyse en besluitvormingsstructuur (die ook terug komt in mandaat- en besluitvormingsmatrix) voor nieuwe wensen.

6. Bijlage 7 – Samenvatting overzicht van documentatie (2/2)

Op basis van de detailobservaties en aanbevelingen in het rapport (zie hoofdstuk 3) is onderstaande lijst opgesteld met documentatie die bijdraagt aan het versterken van de interne beheersing van het PMS-project. Deze documenten ondersteunen de implementatie van de geadviseerde verbetermaatregelen.

Let op: het is aan de organisatie om te bepalen welke documenten daadwerkelijk worden opgesteld, en in welke vorm en mate van detaillering. De lijst dient als richtinggevend kader.

Topic	Documentatie	Toelichting
Project monitoring	Go/no-go logboek	Voor het vastleggen van besluitmomenten, criteria en onderbouwing.
	KPI-dashboard en monitoringrapportage	Voor het meten van voortgang, prestaties en effectiviteit van beheersmaatregelen.
Workarounds	Workaround-overzicht met FTE-beslag	Een overzicht van alle workarounds waarin per doelgroep de impact op project, organisatie en benodigde capaciteit wordt geaggregeerd.
Leverancier management	Fallbackplan en escrow-regeling	Richtlijnen voor het waarborgen van continuïteit bij verstoringen of uitval van leveranciers. Het omvat de ontwikkeling en formalisering van een exitstrategie en documenteert de getroffen beveiligingsmaatregelen.
Fallbackscenarios	Scenario-planning	Gebaseerd op scenarioanalyse, waarin technische, functionele en communicatieve fallbackopties gedetailleerd zijn uitgewerkt. Het bevat duidelijkheid over de triggers voor de activatie van fallbackopties, de verantwoordelijke rollen, tijdslijnen, herstelprocedures en communicatieprotocollen.
Communicatie	Projectvoortgangsrapportage (voor alle deelprojecten)	Een gestandaardiseerde en uniforme projectvoortgangsrapportage (voor alle deelprojecten) op voor interne en externe stakeholders en communiceer volgens een vast stramien.
	Communicatieplan (intern en extern)	Beschrijft de verantwoordelijkheden en communicatiestromen binnen een organisatie. Het specificeert wie verantwoordelijk is voor bepaalde taken, wat op welk tijdstip gecommuniceerd moet worden, en via welke kanalen deze communicatie plaatsvindt. Het richt zich op structurele communicatie over voortgang, successen en leerpunten.
Informatie beveiliging gewaarborgd en veilige omgevingen	Definitieve SLA	Een formele up-to-date SLA met inzicht in o.a. prestatie-eisen, testresultaten, back-upscenario's en rapportageverplichtingen.

pwc.com

© 2025 PwC. All rights reserved. PwC refers to the PwC network and/or one or more of its member firms, each of which is a separate legal entity. Please see www.pwc.com/structure for further details.

Planning invoeren betaald parkeren blok 2 (2026-2030), met als startdatum 1 november 2026

2026				
Gebied	**parkeerdruk 2024**	**overlast-meldingen**	**aantal adressen**	**onderbouwing**
Elinkwijk	125%	132	1916	Aanwezig en verwacht waterbedeffect vanuit 1e deel Elinkwijk (2025) en Dr. Schaepmanstraat e.o.
Geuzenwijk- De Driehoek	112%	491	1802	Waterbedeffect vanuit Ondiep en Dr. Schaepmanstraat en Mariëndaal
Johan Uitenbogaertstraat e.o.	113%	273	1229	Waterbedeffect vanuit Ondiep, Dr. Schaepmanplein, Bloemenbuurt en Mariëndaal
Lunetten noord (+deel zuid)	78%	149	2305	Bouwontwikkeling Tussen de Rails en aanwezig en verwacht waterbedeffect vanuit Hoograven. Aangezien de buurtgrens vlakbij deze ontwikkeling ligt, nemen we een deel van Lunetten Zuid mee.
totaal aantal adressen			**7252**	

2027				
Gebied	**parkeerdruk 2024**	**overlast-meldingen**	**aantal adressen**	**onderbouwing**
Hoograven Zuid	105%	339	2799	Waterbedeffect vanuit Hoograven Noord en Rivierenwijk
Maarschalkerweerd, Mereveld, Galgenwaard	81%	21	568	Gebiedsontwikkeling, aanwezig en verwacht waterbedeffect vanuit Lunetten. Laatste gebieden aan de zuidoostkant van de stad
Schaakbuurt	98%	279	2083	Waterbedeffect vanuit Ondiep, Geuzenwijk-De Driehoek en Julianapark e.o.
Queeckhovenplein e.o.	93%	13	484	Waterbedeffect vanuit Schaakbuurt en Elinkwijk
Pr. Bernhardplein e.o.	112%	156	1767	Waterbedeffect vanuit Schaakbuurt en Elinkwijk
Donaudreef-Wolgadreef e.o.	98%	378	2261	Waterbedeffect vanuit Tuindorp
Taagdreef -Rubicondreef e.o.	96%	176	2027	Waterbedeffect vanuit Hoogstraat, Ondiep en Tuindorp
			11.989	

2028				
Gebied	**parkeerdruk 2024**	**overlast-meldingen**	**aantal adressen**	**onderbouwing**
Zamenhofdreef e.o.	84%	310	2767	Waterbedeffect vanuit Hoogstraat en Taagdreef-Rubicondreef
Neckardreef e.o.	87%	293	2515	Waterbedeffect vanuit Taagdreef-Rubicondreef en Donaudreef-Wolgadreef
Lunetten zuid	78%	151	3365	Verwacht waterbedeffect vanuit Lunetten Noord en Hoograven
Leeuwensteyn	84%	258	1367	Aanwezig en verwacht waterbedeffect vanuit Leidsche Rijn Centrum en Halve Maan.
totaal adressen			**10014**	

2029				
Gebied	**parkeerdruk 2024**	**overlast-meldingen**	**aantal adressen**	**onderbouwing**
Hoge Weide	83%	303	1210	Verwacht en aanwezig waterbedeffect vanuit LRC en Leeuwensteyn
Parkwijk-noord	79%	182	1225	Verwacht waterbedeffect vanuit LRC en Hoge Weide
Parkwijk-zuid	86%	195	1567	Verwacht waterbedeffect vanuit LRC en Hoge Weide
Terwijde Oost en De Wetering Zuid	73%	306	2606	Verwacht waterbedeffect vanuit LRC en Grauwaart
Het Zand oost	70%	275	1818	Verwacht waterbedeffect vanuit LRC en Terwijde
Rijnsweerd en Voorveldse polder	64%		127	Laatste gebieden oostkant stad, bouwontwikkelingen.
adressen totaal			**8553**	

2030				
Gebied	**parkeerdruk 2024**	**overlast-meldingen**	**aantal adressen**	**onderbouwing**
Langerak	67	202	1900	Verwacht waterbedeffect vanuit Parkwijk en Hoge Weide
Het Zand west	72	275	2646	Verwacht waterbedeffect vanuit LRC en Terwijde
Bedrijvengebied Strijkviertel		2	3	Verwacht waterbedeffect vanuit Langerak en Papendorp
Rijnvliet	72	228	909	Verwacht waterbedeffect vanuit Langerak en Papendorp
Poldergebied Overvecht	50		119	Verwacht waterbedefffect vanuit Overvecht-Zuid
totaal adressen			**5577**	

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Wely	**Datum**	12 september 2025
E-mail	m.van.wely@utrecht.nl	**Kenmerk**	30201328
Type brief	Voortgangsbrief	**Onderwerp**	Vervolg invoering betaald parkeren en concept Uitvoeringsprgramma
Bijlage(n)	2	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Inleiding
In de raadsbrief Stand van zaken uitvoering parkeren van 18 april 2025 hebben wij u geïnformeerd over de stand van de uitvoering rond parkeren. In deze brief informeren wij over het vervolg van de invoering van betaald parkeren.

Wij stellen in raadsvoorstel *Wijziging Verordening Parkeerbelastingen, Planning invoeren betaald parkeren in gebieden blok 2* voor om de start van de invoering van betaald parkeren in de gebieden van blok 2 met een half jaar uit te stellen: van 1 mei 2026 naar 1 november 2026. Uit een onafhankelijke quickscan van PwC blijkt dat het parkeermanagementsysteem (hierna: PMS) op korte termijn betrouwbaar is, maar dat verbeteringen nodig zijn om risico's op langere termijn te beperken. We gebruiken het half jaar uitstel om:

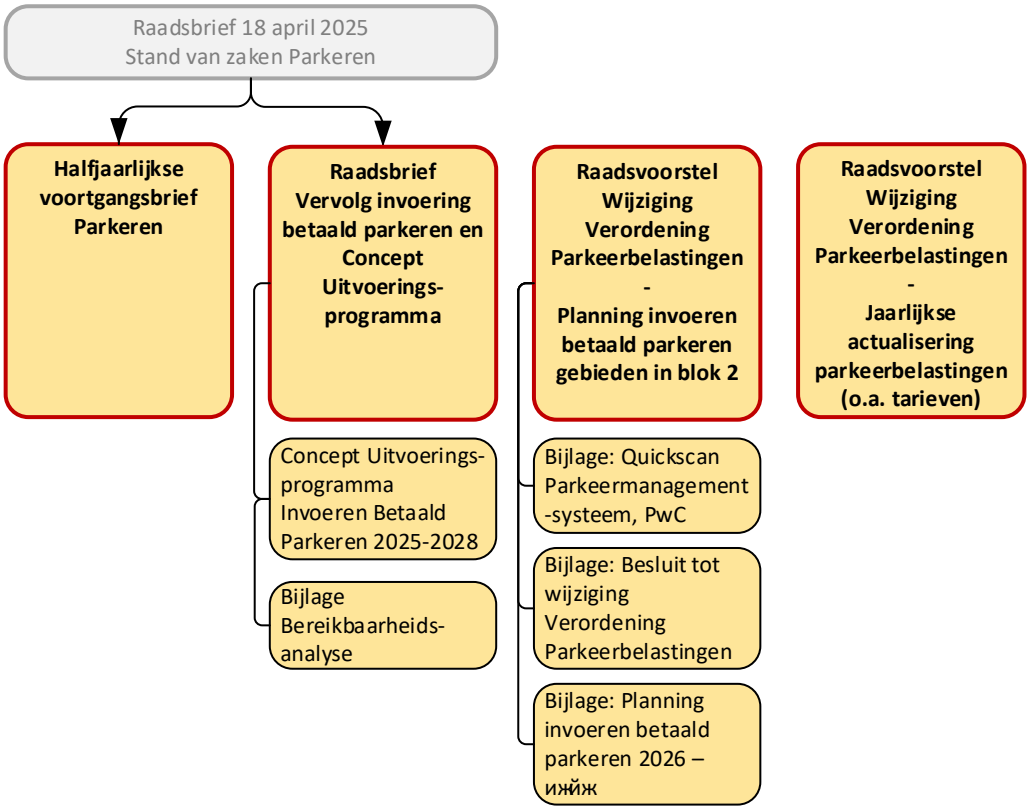
- De basis op orde te brengen: de uitrol van belangrijke functies zoals abonnementen voor garages en de invoering van Bezoeker betaalt. Het uitstel geeft ons ruimte om eventuele tegenvallers op te vangen en verbeteringen door te voeren voordat blok 2 start.
- De aanbevelingen van PwC op te volgen: voor een beheerste en toekomstbestendige doorontwikkeling van het PMS.
- Onze dienstverlening te verbeteren op basis van de lessen die we leren uit blok 1: deze nemen we direct mee naar blok 2.

De invoering van blok 1 gaat in november 2025 wél door. Daar zetten we in op extra ondersteuning: bewoners en ondernemers krijgen meer voorlichting en begeleiding, bijvoorbeeld via extra inloopbijeenkomsten en hulp bij vergunningen en de parkeerapp. Zo zorgen we dat de invoering in blok 1 zorgvuldig verloopt.

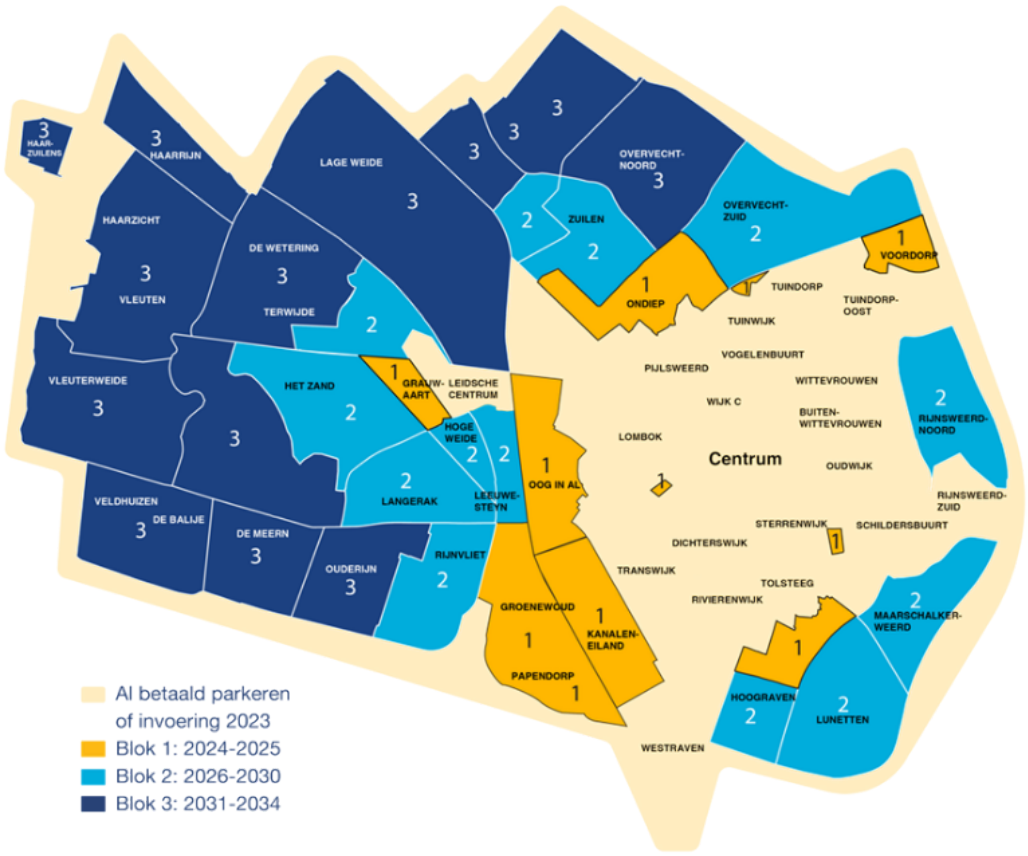
Voor sommige buurten betekent het uitstel dat de parkeerdruk iets langer aanhoudt. Dat vinden we vervelend, maar het is nodig om betaald parkeren verantwoord en met goede dienstverlening in te voeren. . De totale planning voor de invoering in de stad schuift niet op: de ontwikkeling van nieuwe gebieden en de bouw van woningen kan gewoon doorgaan. Zo brengen we stap voor stap de basis op orde en bouwen we aan een betrouwbaar en toekomstbestendig parkeermanagementsysteem voor Utrecht.

In deze brief gaan we achtereenvolgens in op:
1. Stadsbrede invoering betaald parkeren
2. De basis op orde
3. Uitvoering van motie M312 Eerst verbeteren, dan uitbreiden
4. Concept Uitvoeringsprogramma Invoeren betaald parkeren 2025-2028

Samenhang met andere brieven en voorstellen die betrekking hebben op parkeren
Tegelijkertijd met deze brief ontvangt u van ons de halfjaarlijkse voortgangsbrief parkeren, met daarin de voortgang in de uitvoering van betaald parkeren, de implementatie en doorontwikkeling van het parkeermanagementsysteem en de uitvoering van overige moties en toezeggingen die betrekking hebben op parkeren. Tevens bieden wij u op hetzelfde moment het hierboven genoemde voorstel voor de verdere uitrol van betaald parkeren ter besluitvorming aan. Tot slot ontvangt u in september ook een voorstel voor de jaarlijkse actualisatie van de Verordening Parkeerbelastingen als onderdeel van de Programmabegroting. Onderstaande afbeelding geeft dit schematisch weer.



1. Stadsbrede invoering betaald parkeren
In het raadsbesluit van 25 april 2024: 'Wijziging van de Verordening Parkeerbelasting voor het heffen van parkeerbelasting stadsbreed' is het hele grondgebied van de gemeente aangewezen als gebied waar parkeerbelasting wordt geheven. De openbare ruimte is schaars in onze stad. Betaald parkeren zorgt voor een betere verdeling van de schaarse openbare ruimte en is daarmee een belangrijk ordeningsinstrument voor de stad. De opbrengsten van de parkeerbelasting investeren we in de kwaliteit van de stad, in alternatieve vormen van vervoer en voorzieningen in de wijken. De gemeente kan niet in één keer in de hele stad betaald parkeren invoeren, en doet dit daarom in blokken. De invoering van betaald parkeren in de gebieden van blok 1 is bijna afgerond. Op 1 november 2025 wordt in de laatste gebieden van blok 1 betaald parkeren ingevoerd.



2. De basis op orde

In de raadsbrief van 18 april 2025 hebben we aangegeven dat onze hoofdprioriteit is om de basis op orde te brengen, waarbij onze focus ligt op het afronden van scope 1 en het introduceren van de functionaliteit ‘Bezoeker betaalt’ in de webapp (onderdeel van scope 2).[1] Hierin hebben we de afgelopen maanden belangrijke stappen gezet. Zo is in juli de gehandicaptenkaart- en plaats volgens planning toegevoegd in het PMS. De tijdelijke oplossing die hiervoor gebruikt werd, is niet meer nodig. De uitrol van de overige onderdelen van scope 1, zoals garages, staat gepland in het laatste kwartaal van dit jaar.[2]

De functionaliteit ‘Bezoeker betaalt’ is inmiddels technisch opgeleverd. Het vergroten van de gebruiksvriendelijkheid stond hierbij voorop, zoals u ook opgedragen heeft in M312 Eerst verbeteren, dan uitbreiden. In de zomer is de functionaliteit voorgelegd aan inwoners tijdens feedbacksessies, waaronder bijeenkomsten via belangenorganisaties. De deelnemers reageren positief op het gebruik van de kortingscode in de parkeerapp. Tegelijkertijd benadrukken ze het belang van ondersteuning voor minder digitaalvaardigen. Medio oktober komt de functionaliteit ‘Bezoeker betaalt’ beschikbaar voor gebruikers.

Naast de uitrol van scope 1 en 'Bezoeker betaalt’ is goede (fysieke) ondersteuning bij digitale dienstverlening onderdeel van de basis op orde. In de brief van 18 april hebben we toegelicht wat we op het vlak van fysieke ondersteuning bieden, waaronder extra aanwezigheid van vergunningverleners op wijkbureau Zuidwest rondom het invoermoment van 1 mei. Naast de reguliere dienstverlening, continueren we deze extra aanwezigheid voor de gebieden waar we 1 november

[1] Om een realistische planning te maken zijn de verbeteringen in het PMS en de parkeerapp ingedeeld in drie scopes: scope 1 betreft alle eisen die gesteld zijn bij de aanbesteding van het systeem, scope 2 zijn de verbeteringen aan eerder opgeleverde functionaliteiten en scope 3 zijn nieuwe wensen, die in een later stadium zijn ontstaan.
[2] Voor een geactualiseerd overzicht van scope 1, 2, en 3 en de tijdelijke oplossingen verwijzen we naar de halfjaarlijkse voortgangsbrief parkeren.

betaald parkeren invoeren. Het bieden van laagdrempelige, fysieke ondersteuning in het gebied blijft van belang, zeker met het oog op de geplande introductie van “Bezoeker betaalt’ medio oktober.

De informatie en dienstverlening rondom de introductie van ‘Bezoeker betaalt’ heeft als doel dat zoveel mogelijk inwoners en bezoekers de parkeerapp zelfstandig kunnen gebruiken. Het is belangrijk dat Utrechters weten dat deze nieuwe functionaliteit bestaat, hoe deze werkt en waar zij terecht kunnen voor vragen en ondersteuning. Hiervoor zetten we middelen in zoals e-mails, brieven, instructiemateriaal en nieuwsbrieven van de gemeente en netwerk- en belangenorganisaties.

3. Uitvoering motie 312: Eerst verbeteren, dan uitbreiden

Op 12 juni 2025 heeft u naar aanleiding van het debat over de raadsbrief van 18 april 2025 M312 Eerst verbeteren, dan uitbreiden aangenomen. In deze motie draagt u het college op om onderzoek te doen naar de implementatie en doorontwikkeling van het parkeermanagementsysteem en in het najaar 2025 met een voorstel te komen voor de verdere uitrol van betaald parkeren. Ook draagt u het college op - als blijkt dat er grote risico’s zijn op verdere vertraging – de uitrol vanaf 2026 tijdelijk uit te stellen (bijvoorbeeld met zes maanden). In uw motie vraagt u daarnaast expliciet aandacht voor gebruiksvriendelijke oplossingen voor specifieke doelgroepen, waaronder leerkrachten.

Conform de opdracht in de motie ligt nu een voorstel bij u voor over de verdere uitrol van betaald parkeren. Dit voorstel is het resultaat van een integrale afweging waarbij we vanuit verschillende invalshoeken naar de verdere uitbreiding van betaald parkeren hebben gekeken. De haalbaarheid en risico’s van de implementatie en doorontwikkeling van het PMS, wegen zwaar mee in onze afweging. Voor voldoende stevigheid van bevindingen en om tot een gedegen afweging te komen, hebben we PricewaterhouseCoopers (hierna: PwC) gevraagd een onafhankelijke quickscan uit te voeren naar de implementatie en doorontwikkeling van het PMS. Door de quikscan van PwC hebben we de risico's bij de verdere doorontwikkeling van het PMS nog scherper in beeld (zie de volgende paragraaf). Daarnaast hebben we onder andere parkeerdruk, parkeerexploitatie, en de samenhang met gebiedsontwikkeling en woningbouw meegenomen in onze afweging.

Over een gebruiksvriendelijke oplossing voor leerkrachten kunnen wij het volgende melden. De parkeervergunning voor onderwijs is onderdeel van scope 3. De uitrol hiervan stond gepland voor het derde kwartaal 2025. Zoals vermeld in bijlage 2 van de raadsbrief van 18 april 2025, hebben we de wenselijkheid onderzocht van één parkeerproduct voor de onderwijssector en de politie. In het kader van standaardisatie en efficiëntie in de uitvoering geven we de voorkeur aan één parkeerproduct boven meerdere parkeerproducten. Dit vraagt echter wel om een besluit van de raad. U ontvangt hiervoor een separaat voorstel dat onderdeel uitmaakt van de jaarlijkse actualisatie van de Verordening Parkeerbelastingen. Het parkeerproduct voor onderwijs en politie is inmiddels technisch gereed. Zodra u heeft besloten over het voorstel, kan het parkeerproduct uitgerold worden.

Uitkomsten quickscan PwC

PwC oordeelt in de *Quickscan Parkeermanagementsysteem* positief over de betrouwbaarheid en haalbaarheid van de implementatie van PMS op de korte termijn. Hierover geeft PwC onder andere aan dat “de huidige modules binnen PMS functioneel stabiel zijn en dat technische incidenten tot nu toe slechts beperkte impact hebben gehad op de gebruikers”. Ook benoemt PwC dat “de infrastructuur, werkwijze en geleverde functionaliteit van de leverancier naar verwachting zijn” en dat de quick scan “geen indicaties biedt dat de leverancier een risico vormt voor de technische betrouwbaarheid of de uitvoering van de gemaakte overeenkomsten”.

Voor de middellange termijn ziet PwC echter substantiële risico’s voor de haalbaarheid van het beoogde PMS als gevolg van een combinatie van technische risico’s en organisatorische knelpunten. Zo biedt de gekozen Software as a Service (SaaS) oplossing van de leverancier in de kern voldoende schaalbaarheid. PwC constateert echter dat de gemeente Utrecht in de praktijk steeds vaker naar maatwerk neigt, wat tegenstrijdig is met een keuze voor een SaaS oplossing. Dit “verhoogt de technische complexiteit en leidt tot mogelijk oplopende kosten voor het PMS-project". Het rapport bevat verschillende aanbevelingen waarmee de genoemde knelpunten worden weggenomen of beheersbaar zijn.

Eerst verbeteren, dan uitbreiden
Alles overwegend stellen we voor om de start van blok 2 van de invoering betaald parkeren met een half jaar uit te stellen: van 1 mei 2026 naar 1 november 2026. We constateren dat we zicht hebben op een parkeermanagementsysteem waarvan de basis op orde is (afronding van scope 1 en ‘introductie van Bezoeker betaalt’), maar dat voor de langere termijn maatregelen nodig zijn om de risico's van de doorontwikkeling van het PMS te beheersen. Wij achten het daarom verstandig een pas op de plaats te maken. Uitstel van blok 2 heeft financiële gevolgen voor de parkeerexploitatie. Om de financiële gevolgen zo beperkt mogelijk te houden, stellen we voor om het half jaar uitstel gedurende blok 2 in te lopen door in de eerste drie tranches van blok 2 extra adressen toe te voegen. Ondanks deze inloop van het uitstel verwachten wij een incidentele daling in de parkeerinkomsten van circa 3 miljoen euro. We zijn ons ervan bewust dat dit een fors bedrag is in tijden van financiële schaarste.

Voor een nadere toelichting op de onderbouwing van dit voorstel verwijzen we u naar het raadsvoorstel *Wijziging Verordening Parkeerbelasting, planning invoeren betaald parkeren gebieden in blok 2* en het rapport *Quickscan Parkeermanagementsysteem* van PwC dat als bijlage bij het raadsvoorstel is gevoegd.

Hieronder beschrijven we hoe we het uitstel van een half jaar benutten om de basis op orde te brengen, voordat we verder gaan met de uitrol van betaald parkeren in de gebieden van blok 2.

Afronden scope 1 en introductie ‘Bezoeker betaalt’
Het afronden van scope 1 en de introductie van ‘Bezoeker betaalt’ beschouwen wij als een belangrijk onderdeel van de basis op orde. Met het uitstel van een half jaar kiezen we het zekere voor het onzekere. Er ontstaat meer ruimte in de planning voor het opvangen van eventuele vertragingen of tegenvallers in de uitvoering van scope 1 tot aan de startdatum van blok 2: in plaats van 4 maanden (tot 1 mei 2026) hebben we hier 10 maanden (tot 1 november 2026) voor. Dit geeft ons voldoende vertrouwen dat we scope 1 volledig kunnen afronden voordat we verder gaan met de invoering van betaald parkeren in de gebieden van blok 2. Parallel hieraan maken we een gedegen (technische) analyse en planning voor scope 2 en 3. Na de geplande afronding van scope 1 beoordeelt het projectteam of het PMS functioneel stabiel blijft. Indien hier knelpunten uit naar voren komen, dan benutten we de tijd die we met een half jaar uitstel creëren om deze op te lossen. De beschikbare tijd tot aan de start van blok 2 is ook voldoende ruim om eventuele tegenvallers in het afbouwen van de resterende tijdelijke oplossingen op te vangen.

Een beheerste doorontwikkeling van PMS
Uitstel van blok 2 met een half jaar maakt het mogelijk om, parallel aan de afronding van scope 1, opvolging te geven aan de aanbevelingen uit de quickscan van PwC. We zijn inmiddels voortvarend aan de slag gegaan met de aanbevelingen uit het rapport. Hierbij focussen we in de komende maanden op de aanbevelingen met de hoogste prioriteit. Deze hebben onder andere betrekking op de projectstructuur en governance, op het realiseren van een integrale planning en een geactualiseerde Service Level Agreement met de leverancier, en op het aanpassen van beleid en processen aan de standaardoplossingen binnen het systeem (SaaS). Om opvolging te kunnen geven aan de aanbevelingen vergroten we de capaciteit van de projectorganisatie op het gebied van projectbeheersing. We houden nauwlettend in de gaten dat de opvolging van de aanbevelingen niet tot vertraging leidt in uitrol van het PMS. In de volgende halfjaarlijkse voortgangsbrief parkeren informeren we u op hoofdlijnen over de opvolging van de aanbevelingen uit de quickscan.

Dienstverlening op orde
Tot slot benutten we het uitstel om onze dienstverlening verder op orde te brengen. In motie 312 vraagt u expliciet aandacht voor duidelijke en toegankelijke informatie en ondersteuning voor alle bewoners. In het concept Uitvoeringsprogramma Invoeren betaald parkeren 2025-2028 geven we een toelichting op de informatie en ondersteuning die we bieden rondom de invoering van betaald parkeren in nieuwe gebieden (zie de bijlage en het volgende hoofdstuk). Net als bij het invoermoment van betaald parkeren op 1 mei, monitoren we de invoering van betaald parkeren op 1 november om eventuele lessen mee te nemen naar blok 2. Zo verfijnen we onze dienstverlening steeds verder. Het half jaar uitstel geeft ons voldoende tijd om deze eventuele lessen in de praktijk te brengen.

Inwoners die ondersteuning nodig hebben bij betaald parkeren of ‘Bezoeker betaalt’, kunnen hiervoor terecht bij de wijkbureaus, bibliotheken en de servicebalie op het stadskantoor. Ook kunnen zij bellen naar het klantcontactcentrum (KCC) van de gemeente Utrecht. KCC-medewerkers kunnen een kortingscode aanmaken voor bewoners. Netwerk- en belangenorganisaties, buurtcentra, en buurtwerkkamers ontvangen een toolkit met daarin instructiemateriaal over de website Mijn Parkeeractie, die zij kunnen delen met hun doelgroepen. Na de introductie van ‘Bezoeker betaalt’ beoordelen we op basis van signalen van gebruikers en belangengroepen of aanpassing van de informatie over en de (fysieke) ondersteuning bij ‘Bezoeker betaalt’ nodig is voorafgaand aan de start van blok 2. Voor een uitgebreide toelichting op de ondersteuning voor U-pashouders verwijzen we naar de halfjaarlijkse voortgangsbrief parkeren.

4. Uitvoeringsprogramma Invoeren betaald parkeren 2025-2028

Voor het invoeren van betaald parkeren in de gebieden van blok 2 volgen we dezelfde werkwijze als voor blok 1, waarvan in november 2025 de laatste tranche wordt uitgevoerd. Deze werkwijze is vastgelegd in het concept Uitvoeringsprogramma Invoeren betaald parkeren 2025-2028 dat wij hebben vastgesteld, ter uitvoering van het raadsbesluit van 25 april 2024: ‘Wijziging van de Verordening Parkeerbelasting voor het heffen van parkeerbelasting stadsbreed’.
In het concept Uitvoeringsprogramma Invoeren betaald parkeren 2025-2028 staat hoe we de voorbereiding, uitvoering en monitoring van het invoeren van betaald parkeren de komende vier jaar aanpakken. Tijdens de behandeling van de ‘Wijziging van de Verordening Parkeerbelasting voor het heffen van parkeerbelasting stadsbreed’, heeft u enkele moties en amendementen aangenomen. Wij informeren u hieronder hoe amendement 39 ‘Ook bereikbaarheid in het afwegingskader voor prioritering gebieden binnen een blok’, amendement 41 'Meten is weten', en motie 166 ‘Bereikbaar Utrecht’ in het uitvoeringsprogramma zijn verwerkt of anderszins afgedaan.

Werkwijze Invoeren betaald parkeren
Aan het begin van het proces (de voorbereiding) brengen we de gebieden voor het eerstvolgende invoermoment in kaart. We verzamelen gegevens over de gebieden (parkeerdruk, autobezit, aantallen parkeerplaatsen, bijzondere voorzieningen), starten de communicatie, richten systemen in en publiceren het aanwijzingsbesluit. Daarbij inventariseren we onder andere welke bijzondere voorzieningen er zijn en hoe het staat met de alternatieven voor de (privé)auto. Op basis van de inventarisatie kijken we welke projecten op het gebied van duurzame mobiliteit kunnen worden uitgevoerd. Zoals extra fietsparkeerplaatsen of deelvervoer.

Tijden voor betaald parkeren
De dagen en tijden waarop betaald moet worden voor parkeren, noemen we venstertijden. De venstertijd van 06.00 uur – 11.00 uur op maandag tot en met vrijdag is de basis voor nieuwe gebieden zoals vastgelegd in het raadsbesluit voor stadsbreed invoeren van betaald parkeren. In woonwijken waar (dichtbij) geen gebiedsontwikkelingen gepland zijn, gaan we uit van deze venstertijd. Voor sommige gebieden kan er aanleiding zijn om af te wijken van de standaardtijd en bij invoering van betaald parkeren direct voor langere venstertijden te kiezen. We beschrijven in het uitvoeringsprogramma wat redenen hiervoor kunnen zijn en hoe en wanneer we een voorstel voor een aangepaste venstertijd ter besluitvorming voorleggen aan de raad.

Vastleggen grenzen gebieden
De grenzen van nieuw ingevoerde of uitgebreide parkeergebieden, de venstertijden, rayonnummers en eventuele locaties voor winkeltijden leggen we vast in het ‘Aanwijzingsbesluit parkeerapparatuur-plaatsen’. Dit besluit publiceren we ongeveer twee maanden voor de invoerdatum.

Communicatie
In het uitvoeringsprogramma staat hoe we de communicatie over het invoeren van betaald parkeren aanpakken. Deze is gericht op het goed en tijdig informeren van bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden in het gebied. We gaan vroegtijdig in gesprek met vertegenwoordigers van bedrijven of organisaties over wat betaald parkeren voor hen betekent. Voorbeelden van organisaties zijn zorgcentra, politie, scholen, sportcomplexen, ondernemersverenigingen e.d. We nemen de tijd om vragen te beantwoorden en (waar mogelijk) zorgen over parkeren weg te nemen.

In ieder gebied zetten we een aantal standaard middelen in, zoals wijkberichten en website. Per gebied vullen we dit aan met een buurtgerichte aanpak, waarbij we actief de wijk in gaan om toe te lichten aan bewoners en ondernemers wat betaald parkeren voor hen betekent. Voorbeelden van de buurtgerichte aanpak zijn: extra inloopmomenten, waarbij we inwoners helpen met een aanvraag, samenwerkingen met lokale belangenorganisaties, buurtcentra, studentenhuisvesting of woningcorporaties, inzet van lokale whatsappgroepen of persoonlijke afspraken met bedrijven in een gebied.

De uitvoering start vervolgens met het uitgeven van parkeervergunningen, het plaatsen van automaten en borden en vanaf de invoerdatum; de handhaving. De basis voor de uitgifte van parkeervergunningen en kortingsregelingen is de Parkeerplaatsenverordening. De voorwaarden zijn vastgelegd in de Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen.

Bereikbaarheidsanalyse
Om inzicht te geven in de bereikbaarheid van voorzieningen en werklocaties in/vanuit buurten waar betaald parkeren wordt ingevoerd is een bereikbaarheidsanalyse opgesteld (bijlage bij het uitvoeringsprogramma). Met de bereikbaarheidsanalyse geven wij uitvoering aan amendement 39 ‘Ook bereikbaarheid in het afwegingskader voor prioritering gebieden binnen een blok’ en ‘motie 166 ‘Bereikbaar Utrecht’. Het doel van de analyse is om, binnen beschikbare data en tijd, inzicht te krijgen in:

- de bereikbaarheid van voorzieningen en werklocaties met diverse vervoerswijzen (fiets, openbaar vervoer, deelmobiliteit en auto);
- de verschillen in reistijd en reiskosten per vervoersmiddel;
- de effecten daarvan voor de doelgroepen voor wie invoeren van betaald parkeren de bereikbaarheid kan belemmeren.

Dit doen we door cijfers te analyseren en het reizigersperspectief in beeld te brengen. Deze inzichten wegen we mee in de afweging over de volgorde waarin betaald parkeren wordt ingevoerd en een mogelijke aanpassing van venstertijden.

Monitoring
Met amendement 41 'Meten is weten' heeft u besloten om door middel van periodieke evaluaties te meten of de stadsbrede invoering van betaald parkeren daadwerkelijk bijdraagt aan de doelstellingen; een betere verdeling van de schaarse openbare ruimte en het stimuleren van duurzame(re), andere opties voor de (eigen) auto. Het uitvoeringsprogramma beschrijft hoe we de monitoring vormgeven. Het is daarbij belangrijk om te benadrukken dat niet alle effecten kort na het invoeren zullen optreden. Sommige effecten kunnen we pas op langere termijn meten. Een bewoner heeft tijd nodig om te wennen aan de nieuwe situatie. Een besluit om een auto weg te doen kan op een later moment worden genomen. Dit betekent dat vooral in de eerstkomende jaren de gemeten effecten beperkt kunnen zijn. Ook zijn er andere maatregelen en ontwikkelingen die invloed hebben op de mobiliteit en het parkeergedrag waardoor de gemeten effecten niet altijd één op één gerelateerd kunnen worden aan het invoeren van betaald parkeren. Bij de interpretatie van de gemeten effecten houden we hier rekening mee. We gebruiken bestaande bronnen om de effecten te laten zien. We rapporteren de resultaten van de monitoring jaarlijks in een bijlage bij de monitor mobiliteitsplan. De inzichten gebruiken we om u te adviseren over eventuele aanpassingen in de stadsbrede invoering van betaald parkeren.

Na de raadsbehandeling van het voorstel voor de planning van de invoering van betaald parkeren in de gebieden van blok 2 stellen we het Uitvoeringsprogramma Invoeren betaald parkeren 2025-2028 definitief vast.

Vervolg besluitvorming
Zoals met u afgesproken in het debat van 16 januari 2025, nemen we u mee in de stappen die we zetten in de uitrol van betaald parkeren en de implementatie van PMS. We bieden u daarom, voorafgaand aan de introductie van ‘Bezoeker betaalt’ medio oktober, graag een bijeenkomst aan waarin we toelichten hoe we hebben gewerkt aan het vergroten van de gebruiksvriendelijkheid van ‘Bezoeker betaalt’. U ontvangt hiervoor binnenkort een uitnodiging.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Bijlagen
1. Concept Uitvoeringsprogramma Invoeren betaald parkeren 2025-2028
2. Bereikbaarheidsanalyse (bijlage bij Uitvoeringsprogramma)

CONCEPT
Uitvoeringsprogramma Invoeren betaald Parkeren 2025 - 2028



September 2025

Inhoud

Uitvoeringsprogramma Invoeren betaald Parkeren 2025 - 2028....1
A Samenvatting....3
Introductie....3
Resultaten....3
B Uitvoering invoeren betaald parkeren....4
Voorbereiding....4
Communicatie....5
Tijden betaald parkeren....7
Vastleggen grenzen gebied....9
Uitgifte parkeervergunningen....9
Parkeerautomaten en borden....10
Handhaving....11
Evaluatie....11
C Monitoren, sturen en verantwoorden....12
Monitoring....12
Risico's....15
Financiën....15
Voortgang en verantwoording....16
D Bijlagen....18
Bijlage 1 Volgorde van invoeren....18
Indeling in blokken....18
Bijlage 2 Proces IBP....23
Colofon....24

CONCEPT

A Samenvatting

Introductie

Dit uitvoeringsprogramma Invoering betaald parkeren is het plan van aanpak ter uitvoering van het raadsbesluit om in de hele stad parkeerbelasting te heffen. We gaan tot en met 2034 in de hele stad betaald parkeren invoeren. Zo zorgen we dat onze groeiende stad een aantrekkelijke en bereikbare plek blijft voor bewoners, ondernemers en bezoekers. We beschrijven in het uitvoeringsprogramma hoe we de voorbereiding, uitvoering en monitoring van het invoeren van betaald parkeren in de hele stad aanpakken.

Naast de werkwijze bij invoering is in bijlage 1 informatie opgenomen over de volgorde voor de invoering van betaald parkeren en hoe we die volgorde bepalen, conform het raadsvoorstel om in de hele stad parkeerbelasting te heffen. In bijlage 2 zetten we de stappen in het proces voor invoeren op een rij. In dit programma wordt ook verwezen naar de Bereikbaarheidsanalyse en het Meetplan voor monitoring. Deze documenten zijn ter informatie bijgevoegd.

Voor de volledigheid en begrijpelijkheid bevat dit uitvoeringsprogramma ook beleidsmatige uitgangspunten voor het invoeren van betaald parkeren. De documenten waarin het parkeerbeleid is vastgelegd, de Parkeervisie en bijbehorende modules, zijn vastgesteld voordat de standaard Sturen en Verantwoorden is vastgesteld. Deze voldoen dus nog niet aan de standaard. Bij de update van de Parkeervisie passen we ook dit uitvoeringsprogramma aan zodat beiden voldoen aan de standaard. Dit doen we uiterlijk in 2028. Ook werken we het uitvoeringsprogramma dan zo bij dat de looptijd verlengd wordt tot en met 2030.

Resultaten

Ons parkeerbeleid staat in de Parkeervisie. De doelen hierin zijn:

- Bereikbaarheid van en binnen de stad behouden
- Kwaliteitsslag openbare ruimte
- Stimuleren gezonde en duurzame vormen van mobiliteit
- Rechtvaardige verdeling van de schaarse parkeerruimte.

De openbare ruimte in onze stad is schaars, geparkeerde auto's nemen veel ruimte in en we vinden het dan ook redelijk dat in dit geval geldt '*De gebruiker betaalt*'. Met betaald parkeren kunnen we sturen op het aantal auto's dat in de openbare ruimte parkeert. In een groot deel van Utrecht moeten automobilisten al betalen voor het parkeren. De komende jaren voeren we stapsgewijs betaald parkeren in in het deel van de stad waar parkeren nog gratis is.

CONCEPT

B Uitvoering invoeren betaald parkeren

We starten de voorbereidingen voor het invoeren van betaald parkeren in de gebieden die voor het eerstvolgende invoermoment op de jaarplanning staan ongeveer een jaar voor de invoerdatum. Hoe de volgorde voor de invoering van betaald parkeren en daarmee de jaarplanning tot stand komt, staat in bijlage 1; Volgorde van invoeren. We werken met twee vaste invoermomenten in het voorjaar en het najaar. Bij onvoorziene omstandigheden kunnen we hiervan afwijken.

Voorbereiding

Bij de start van de voorbereidingen voor het invoeren van betaald parkeren in een bepaald gebied brengen we als eerste de volgende informatie in kaart:

- Aantal woon- en bedrijfsadressen
- Aantal openbare parkeerplaatsen
- Autobezit
- Eigen en/of gemeenschappelijke parkeermogelijkheden
- Problemen vanwege foutparkeren (indien van toepassing)
- Bijzondere functies

Deze gegevens gebruiken we in het vervolg van het proces voor de communicatie en het bepalen van vergunningenquota en eventuele uitsluitingen van vergunningen (zie Uitgifte vergunningen).

Wanneer	Wat
12-10 maanden voor invoerdatum	Start project per gebied Overleg met ambtenaren werkzaam voor/in gebied
10-3 maanden voor invoerdatum	Inventarisatie gebied Bepalen rayongrenzen
7-3 maanden voor invoerdatum	Informeren stakeholders Gesprekken met stakeholders

Bijzondere functies en doelgroepen

We brengen per gebied in kaart welke bijzondere functies er zijn. Het gaat bijvoorbeeld om:

- scholen
- locaties hulpdiensten (politiebureaus, ziekenhuizen e.d.)
- winkelcentra
- zorgcentra
- religieuze instellingen
- sportcomplexen
- bedrijventerreinen

We leggen vroegtijdig contact met vertegenwoordigers van deze bedrijven of organisaties en gaan in gesprek over wat betaald parkeren voor hen betekent. We geven informatie over mogelijkheden en denken mee over passende oplossingen. Bewoners en ondernemers kunnen, als er voldoende ruimte is in het gebied, eenmalig in aanmerking komen voor extra parkeervergunningen. Betaald parkeren is

CONCEPT

een vorm van belasting dus hier mogen we geen onderscheid maken. Daarom is er ten aanzien van de voorwaarden voor het krijgen van een vergunning en de kosten daarvan geen maatwerk mogelijk. Wel gaan we graag in gesprek over de mogelijkheden ten aanzien van parkeren op afstand, deelvervoer, fietsvoorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte. We kunnen winkeliers en bedrijven bijvoorbeeld tegemoetkomen door het instellen van een winkeltijdenregime of de aanleg van (extra) laad- en losplekken. In straten met een winkeltijdenregime is het niet toegestaan om tijdens winkeluren met een parkeervergunning te parkeren. Zo blijft er meer ruimte over voor klanten die met de auto komen.

Andere mogelijkheden voor reizen

Voor het invoeren van betaald parkeren kijken we naar de aanwezigheid van andere opties voor het eigen autobezit en andere mogelijkheden om te reizen. We brengen in beeld hoe de wijken liggen ten opzichte van openbaar vervoer haltes, het fietsnetwerk en of er voldoende fietsparkeren en deelvervoer is op loopafstand. Op basis van deze analyse kijken we welke projecten in het gebied uitgevoerd kunnen worden die de openbare ruimte verbeteren en duurzame mobiliteit bevorderen. Denk daarbij aan de aanleg of verbetering van een doorfietsroute door het gebied, het toevoegen van fietsparkeerplaatsen en de verbetering van de loop- of fietsroute er naartoe. Maar ook eventueel het laten (bij)plaatsen van deelvervoer. Deze aanpak heeft twee doelen: we willen alternatieven (lopen, fiets, openbaar vervoer of deelvervoer) bieden voor het eigen autobezit en autogebruik en deze alternatieven bekend maken bij de bewoners van de wijk waar betaald parkeren wordt ingevoerd (stimuleren).

Communicatie

We vinden het belangrijk om met de bewoners en ondernemers helder te communiceren over de invoering van betaald parkeren. We leggen uit waarom we dit doen en wat dit voor hen betekent. We gaan zorgvuldig te werk als we de bewoners en ondernemers in een gebied informeren over de planning en invoering van betaald parkeren. We nemen de tijd om vragen te beantwoorden en (waar mogelijk) zorgen over parkeren weg te nemen.

Bewoners en ondernemers kunnen op onze website lezen in welk blok hun wijk of buurt is ingedeeld en in welke periode zij dus aan de beurt zijn voor betaald parkeren. We plaatsen jaarlijks een nieuwe planning voor de volgorde binnen het lopende blok op utrecht.nl en in de gemeentelijke nieuwsbrief. Hierin staat voor het aankomende jaar benoemd wanneer we in welke gebieden betaald parkeren gaan invoeren. We kondigen in alle gebieden ongeveer een half jaar van tevoren met een wijkbericht aan per welke datum betaald parkeren wordt ingevoerd.

Wanneer	Wat
7-3 maanden voor invoerdatum	Informeren stakeholders Gesprekken met stakeholders
6-5 maanden voor invoerdatum	1e wijkbericht (aankondiging) Informatie per gebied op utrecht.nl
4-3 maanden voor invoerdatum	2e wijkbericht (uitnodiging inloopbijeenkomst)

CONCEPT

	Eventueel aanwezig in buurt voor vragen.
3-2 maanden voor invoerdatum	Inloopbijeenkomst per gebied
2 maanden - 6 weken voor invoerdatum	3e wijkbericht (informatie aanvragen vergunning)
1 maand – 2 weken voor invoerdatum	Plaatsen aankondigingsborden
1 maand - invoerdatum	Aanwezig in de buurt voor hulp bij aanvragen vergunningen

Standaard communicatie aangevuld met buurtgerichte aanpak

Onze communicatie is gericht op het goed informeren van bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden in het gebied. Elk gebied informeren we met standaard communicatiemiddelen, aangevuld met een buurtgerichte aanpak. Bij het bepalen wat er nodig is voor een gebied werken we samen met ambtenaren met kennis van het gebied. Mede op welke manier we belanghebbenden informeren over betaald parkeren. Ons uitgangspunt hierbij is dat we iedereen de gelegenheid willen bieden om vragen te stellen of eventuele zorgen te uiten.

Dit betekent dat we niet alleen informatie verspreiden via wijkberichten en onze website, maar dat we ook actief de wijk in gaan om aan bewoners, ondernemers en (maatschappelijke) organisaties toe te lichten wat betaald parkeren voor hen betekent. Naast algemene inloopbijeenkomsten (in de buurt en/of digitaal) bieden we ook ‘informatie op maat’ aan, bijvoorbeeld via een (online) spreekuur of op aanvraag bij bijeenkomsten van derden zoals buurtcomités.

Dienstverlening

Voor bewoners en ondernemers die daar behoefte aan hebben, organiseren we een bijeenkomst waar zij hulp kunnen krijgen bij het aanvragen van vergunningen en kortingsregelingen. Deze hulp bij aanvragen bieden we daarnaast ook op locatie in de buurt aan. Medewerkers van parkeren zijn dan op meerdere dagdelen aanwezig op (bijvoorbeeld) het wijkbureau. Bewoners kunnen ook terecht bij bibliotheek. Na invoering kunnen we belanghebbenden op individueel niveau helpen met de aanvraag van een parkeervergunning en/of andere parkeervoorzieningen.

Standaard communicatie	Opties aanvullende communicatie per gebied
Drie wijkberichten: • Aankondiging • Uitnodiging inloopmoment • Aanvragen vergunning	Flyer en poster met basisinformatie voor belanghebbenden en sleutelpersonen zoals woningcorporaties, kerken/moskeeën, zorgverleners etc.

CONCEPT

Online • Projectpagina per gebied • Informatie op wijkpagina • Bericht digitale nieuwsbrief gemeente per wijk	Inzetten communicatiemiddelen buurt; • Webpagina's • Buurtkranten • Appgroepen • Groepen op sociale media (zoals Facebook)
Direct contact met belanghebbenden (mail, telefoon of fysiek overleg)	Actief informeren belanghebbenden en contactpersonen via wijkadviseurs
• Inloopmoment in de wijk (bijeenkomst of aanwezig in de buurt/op het wijkbureau) • In de buurt aanwezig voor hulp bij aanvragen	Eerder en/of vaker in de buurt of op locatie aanwezig voor vragen en ondersteuning.
Informatie (Vraag&Antwoord) voor Klantcontactcentrum, wijkbureau, bestuurscommunicatie.	Specifieke informatie zoals kortingsregelingen en hulp bij aanvragen hiervan onder de aandacht brengen van 'betrokken ambtenaren en belanghebbenden.

Tijden betaald parkeren

De dagen en tijden waarop voor parkeren betaald moet worden, noemen we de venstertijden. Vooral voor bezoekers (van bewoners, bedrijven, winkels en andere voorzieningen) maakt het veel uit of de hele dag (en avond) betaald parkeren geldt of alleen een dagdeel. Bewoners en ondernemers die een parkeervergunning hebben, betalen daarvoor een vast bedrag en zijn dus niet meer geld kwijt bij langere venstertijden.

Huidige situatie

Utrecht is ingedeeld in parkeerzones: A1, A2 en BC. De twee A-zones hebben elk eigen venstertijden, die in de hele zone gelijk zijn. In BC-gebieden is op dit moment een mix aan venstertijden, maar komen de twee hieronder genoemde venstertijden het meest voor.

Zone	Venstertijden
A1	ma t/m za 07.00 – 01.00 uur en zo 12.00 – 18.00 uur
A2	ma t/m za 09.00 – 23.00 uur
BC (lang)	ma t/m za 09.00 – 21.00 uur
BC (kort)	ma t/m vrij 06.00 – 11.00 uur

CONCEPT

Venstertijden nieuwe gebieden

De venstertijd van 06.00 uur – 11.00 uur op maandag tot en met vrijdag is de basis voor nieuwe gebieden. Deze basisvenstertijd maakt de stap naar betaald parkeren minder groot. De tijden zijn bewezen effectief om onwenselijke effecten (zoals het parkeren door forensen of bewoners uit andere delen van de stad in woonbuurten) tegen te gaan. Tegelijkertijd blijft een groot deel van de doordeweekse dag en het weekend het parkeren gratis, zodat bijvoorbeeld mantelzorgers, oppasopa's en -oma's of winkels en sportvoorzieningen beperkt te maken krijgen met betaald parkeren.

Andere venstertijden bij invoeren

Voor sommige gebieden kan er aanleiding zijn om af te wijken van de standaardtijd en bij invoering van betaald parkeren direct voor langere venstertijden te kiezen. Redenen om dit te doen zijn:

- De raad heeft hier al eerder toe besloten.
- Er zijn veel voorzieningen in een gebied die (ook) 's middags, 's avonds en/of in het weekend verkeer aantrekken.
- De aansluiting bij een bestaand parkeerrayon waar langere tijden gelden is het meest logisch.
- Om te voorkomen dat er een eilandje ontstaat in een gebied met langere venstertijden.
- Bouwontwikkelingen in een naastgelegen gebied dit noodzakelijk maken (voorkomen parkeeroverlast).

Wanneer één (of meerdere) van deze redenen aanwezig zijn in een gebied, dan leggen we een voorstel voor een aangepaste venstertijd met onderbouwing ter instemming voor aan de raad.

Wijziging venstertijden in betaald parkeergebied

Als in een gebied overlast van parkeren ontstaat op momenten dat parkeren gratis is, dan kan dat aanleiding zijn om de venstertijden uit te breiden. Hiervoor onderzoeken we eerst waar de parkeerdruk vandaan komt. Als de parkeeroverlast een gevolg is van overloop uit een aangrenzend gebied, of ontstaat door bezoekers van voorzieningen in de omgeving, dan kunnen wij de venstertijden in het gebied uitbreiden. Om de venstertijden te kunnen aanpassen moet aan twee voorwaarden zijn voldaan:

- We krijgen signalen uit het gebied over parkeerdruk en/of parkeergedrag dat leidt tot onveilige situaties
- In de middag en/of avond is de gemiddelde parkeerdruk in het rayon hoog (80% of hoger)

Als aan deze voorwaarden is voldaan, onderzoeken we de oorza(a)k(en). Daarbij kijken we naar waar signalen vandaan komen. Zijn deze verspreid over het parkeerrayon of beperkt tot een enkele straat/straten. Als er structureel overloop is vanuit een gebied met langere venstertijden, dan kan dat aanleiding zijn naar de tijden te kijken. Is de overlast/drukte incidenteel (door evenement, bezoek kerk/moskee, etc.) of in enkele straten, dan is dat niet direct aanleiding voor het wijzigen van de tijden. Mogelijk zijn er andere maatregelen die bij kunnen dragen aan het tegengaan van overlast, zoals verkeersmaatregelen of (extra) handhaving. Wanneer uit ons onderzoek blijkt dat het aanpassen van de venstertijden in een gebied noodzakelijk is om overlast tegen te gaan, dan leggen we dit ook met onderbouwing ter instemming voor aan de raad.

Blauwe zones

Bij het invoeren van betaald parkeren heffen we de (enkele) nog bestaande blauwe zones in de stad op. Een blauwe zone gaat namelijk niet samen met betaald parkeren. In een blauwe zone kan weliswaar niet onbeperkt worden geparkeerd, maar is het parkeren wel gratis. Een parkeerduur-beperking (blauwe zone) heeft ook meer nadelen dan voordelen. Als parkeerders bijvoorbeeld ergens

CONCEPT

maximaal twee uur gratis mogen parkeren, is er meer doorloop van auto's en neemt de drukte van verkeer toe. Dat vinden we niet wenselijk.

Venstertijden voor winkelgebieden

In sommige winkelstraten wordt overdag langdurig geparkeerd door bewoners en ondernemers uit de buurt of door bedrijven die in de omgeving werkzaamheden uitvoeren. Hierdoor blijft weinig ruimte over voor winkelbezoek dat met de auto komt. Een oplossing die we nu al toepassen in een aantal winkelstraten is de beperking van de geldigheid van parkeervergunningen tijdens openingstijden. Parkeervergunninghouders moeten overdag, als de winkels open zijn, ergens anders in het parkeerrayon een plek zoeken. Voor kortparkeerders zijn er op dit moment geen beperkingen.

Ook experimenteren we met manieren om het minder aantrekkelijk te maken om langer dan een paar uur in een winkelstraat te parkeren. Dit kunnen we bijvoorbeeld doen door in bepaalde gebieden via parkeerautomaat en -app niet langer een dagkaart voor parkeren beschikbaar te stellen.

Vastleggen grenzen gebied

De grenzen van nieuw ingevoerde of uitgebreide parkeergebieden, de venstertijden, rayonnummers en eventuele locaties voor een winkeltijdenregime leggen we vast in het 'Aanwijzingsbesluit parkeerapparatuurplaatsen'. We houden zoveel mogelijk de buurtgrenzen aan. Het aanwijzingsbesluit is een collegebevoegdheid. Dit besluit publiceren we ongeveer twee maanden voor de invoerdatum.

Wanneer	Wat
2-1 maanden voor invoerdatum	Aanwijzingsbesluit gepubliceerd

Uitgifte parkeervergunningen

De basis voor de uitgifte van parkeerproducten ligt in de Parkeerplaatsenverordening en de voorwaarden zijn vastgelegd in de Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen.

Wanneer	Wat
6-2 maanden voor invoerdatum	Voorbereidingen inrichten systemen voor vergunninguitgifte en handhaving
1 maand voor invoerdatum	Start uitgifte vergunningen
1 maand – 2 weken voor invoerdatum	Aanwezig in de buurt voor hulp bij aanvragen vergunningen

CONCEPT

Uitgiftequota
In de Nadere regel staat ook wat de werkwijze van de uitgifte van vergunningen is bij invoering van betaald parkeren en hoe we het maximumaantal parkeervergunningen per gebied (parkeerrayon) bepalen. Er zijn maximale aantallen voor bewoners, zakelijke vergunningen en deelauto-organisaties. Verschillende vergunninghouders parkeren op verschillende tijden in een parkeerrayon. Bewoners parkeren in de avond en nacht, maar zijn overdag vaak met de auto weg (die ergens anders geparkeerd wordt). De parkeerplaatsen zijn dan vaak beschikbaar voor bijvoorbeeld kantoorpersoneel, winkelbezoekers en bezoek aan bewoners. Op deze manier kunnen we rekening houden met de maximum aantallen voor de uitgifte van vergunningen. Door het aantal actieve parkeervergunningen te begrenzen, zorgen we ervoor dat bewoners die een parkeervergunning hebben ook een goede kans hebben om in de buurt van hun woning een parkeerplaats te vinden.

Extra parkeervergunningen (overgangsregeling)

Bij het invoeren van betaald parkeren bieden we eenmalig de mogelijkheid om extra parkeervergunningen aan te vragen. We faciliteren met deze overgangsregeling het bestaande autobezit van bewoners en ondernemers. Deze extra vergunningen kunnen alleen worden toegekend als daarvoor voldoende ruimte is op straat. Bewoners kunnen (per adres) maximaal twee vergunningen extra aanvragen, boven op het aantal waar ze normaal gesproken recht op hebben. Bedrijven kunnen maximaal zes vergunningen extra aanvragen. In de ‘Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen’ staat wanneer we deze overgangsregeling wel of niet toepassen en aan welke voorwaarden aanvragers moeten voldoen om extra parkeervergunningen aan te kunnen vragen. Bewoners en ondernemers kunnen een extra parkeervergunning aanvragen vanaf een maand voor de datum van het invoeren van betaald parkeren tot aan de datum van invoeren.

Geen parkeervergunningen bij bouwontwikkelingen

Bij bouwontwikkelingen is het uitgangspunt dat de extra parkeerbehoefte niet mag worden afgewenteld op de openbare ruimte. Gebruikers komen daardoor in principe niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Onder bouwontwikkelingen verstaan we naast nieuwbouw van panden (inclusief locaties waar na sloop nieuw gebouwd wordt), maar ook panden waar de functie van wijzigt. In het laatste geval gaat het bijvoorbeeld om bedrijfspanden waar woningen worden gerealiseerd (of andersom). Adressen in ontwikkelingen waarvoor na 1 april 2019 een omgevingsvergunning is verstrekt, krijgen geen vergunning, tenzij voor specifieke adressen (een deel van) de parkeereis voor bewoners in de openbare ruimte is voldaan. Dit is vastgelegd in de Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen.

In de toekomst willen we in gebieden waar (vrijwel) geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn of het parkeren voor bezoekers op eigen terrein is opgelost, adressen ook uitsluiten van de parkeerkorting voor bezoekers van bewoners. Het aanvragen van korting voor thuis, mantel of kraamzorg blijft wel mogelijk als er in het gebied parkeerplekken in de openbare ruimte zijn.

Parkeerautomaten en borden

Wanneer	Wat
Ongeveer 1 maand voor invoerdatum	Plaatsen attentieborden bij invalswegen
Vanaf 2 weken voor invoerdatum	Plaatsen automaten en bebording betaald parkeren

CONCEPT

Voor het aantal en de locatie van de te plaatsen parkeerautomaten en de bij betaald parkeren benodigde bebording gebruiken we richtlijnen en criteria. We kijken bij het plaatsen van een automaat bijvoorbeeld naar loopafstanden, een goede verdeling van automaten, goed in het zicht en of er voldoende ruimte rondom een automaat. Ongeveer 1 maand voor de invoerdatum plaatsen we gele attentieborden bij de invalswegen van een gebied waar het parkeren betaald wordt. Zo zijn ook de bezoekers en forenzen op de hoogte die we niet bereikt hebben met onze overige communicatie.

Handhaving

Wanneer	Wat
Vanaf invoerdatum	Start handhaving

De handhaving op betaald parkeren start vanaf de datum van invoering. Handhaving gebeurt met behulp van scanauto's die binnen de tijden waarop betaald parkeren geldt, regelmatig in betaald parkeren gebieden rondrijden. Wanneer geen parkeergeld is betaald volgt een boete (naheffing). Handhaving controleert ook op foutparkeren.

Evaluatie

Naast het monitoren (zie deel C) van het aantal betaalde parkeerplaatsen en de effecten van het invoeren van betaald parkeren, evalueren we na elk invoermoment ook onze werkwijze, proces en communicatie. Waar nodig of wenselijk doen we aanpassingen. Als input voor de evaluatie gebruiken we in ieder geval de ervaring en feedback van collega's die direct of indirect zijn betrokken bij invoeren betaald parkeren. Daarnaast nemen we de reacties en opmerkingen van bewoners en ondernemers mee en bevragen we hen actief over hun ervaringen.

CONCEPT

C Monitoren, sturen en verantwoorden

Monitoring

De ambitie van stadsbrede invoering is dat 100% van de openbare parkeerplaatsen op straat betaald is in het jaar 2034. Het deel van het parkeerareaal openbare parkeerplaatsen waar betaald moet worden voor parkeren groeit jaarlijks. Aan de hand van het percentage van de betaalde plaatsen op het totale areaal openbare parkeerplaatsen volgen we de voortgang van het invoeren van betaald parkeren. Voor de doelen in de monitor gaan uit van een gelijke toename per jaar, wat neerkomt op een toename van gemiddeld 6,25 procentpunt per jaar. Omdat het aantal openbare parkeerplaatsen per gebied sterk verschilt, zal de toename van het percentage betaald parkeren areaal ook variëren.

Daarnaast monitoren we wat de effecten zijn van het invoeren van betaald parkeren. De openbare ruimte in onze stad is schaars, geparkeerde auto's nemen veel ruimte in en we vinden het dan ook redelijk dat in dit geval geldt '*de gebruiker betaalt*'. Bovendien gaan we met betaald parkeren de overlast van geparkeerde auto's tegen en stimuleren we duurzame(re), andere opties voor de (eigen) auto. We streven ernaar het aantal auto's niet te laten toenemen ondanks de groei van de stad en daarmee naar een positief effect op de kwaliteit van de openbare ruimte en de bereikbaarheid van de stad. We gaan meten of het verder uitbreiden van betaald parkeren bijdraagt aan de doelstellingen: een betere verdeling van de schaarse openbare ruimte en het stimuleren van duurzame(re), andere opties voor de (eigen) auto. De resultaten gebruiken we om de raad te adviseren over eventuele aanpassingen aan het stadsbreed invoeren van betaald parkeren als realisatie van de doelen achterblijft.

Effecten

We gebruiken bestaande bronnen. Deze cijfers geven geen inzicht in beweegredenen van bewoners en ondernemers om wel of niet te kiezen voor alternatieven voor de auto, en in de ervaringen over parkeeroverlast en de kwaliteit van de openbare ruimte. Ook laat dit op het niveau van de afzonderlijke gebieden niet zien of het aantal auto's dat er rijdt afneemt en het aantal fietsers toeneemt na invoeren van betaald parkeren.

Het is daarbij belangrijk om te benadrukken dat een deel van de effecten naar verwachting pas op langere termijn op zal treden. Zo ontstaat er niet direct ruimte en bewoners zullen misschien niet meteen hun auto verkopen en meer lopen, fietsen of reizen met het openbaar vervoer. Bij het meten van de effecten houden we hier rekening mee. We meten effecten na een paar maanden en waar nodig herhalen we dit een jaar later.

Ook zijn er andere maatregelen en ontwikkelingen die invloed hebben op de mobiliteit en het parkeergedrag waardoor de gemeten effecten niet altijd één op één gerelateerd kunnen worden aan het invoeren van betaald parkeren. Zo worden het autobezit en het autogebruik door veel factoren beïnvloed waardoor de exacte invloed van de invoering van betaald parkeren niet te meten is. Bij de analyse van de resultaten en de interpretatie van de gemeten effecten houden we hier rekening mee.

Een deel van de effecten volgen we al op gemeenteniveau in de Monitor Mobiliteitsplan. In aanvulling hierop brengen we met extra indicatoren en specifiek in de gebieden waar we betaald parkeren invoeren in beeld wat de effecten van hiervan zijn.

We meten in hoeverre de volgende effecten optreden.

1) De effecten op de verdeling en de kwaliteit van de openbare ruimte. We gaan volgen:
   a) Nemen de parkeerdruk en de overlast van parkeren af na invoering van betaald parkeren?
   b) Ontstaat er meer ruimte voor bijvoorbeeld groen, ontspannen, spelen en duurzaam vervoer na invoering van betaald parkeren?

CONCEPT

c) In hoeverre ontstaat er een ‘waterbedeffect’: nemen de parkeerdruk en overlast van parkeren in omringende gebieden toe na invoering van betaald parkeren?

2) De effecten op het gebruik van duurzame andere opties voor de (eigen) auto. We gaan volgen:
   a) Neemt het autobezit af na invoering van betaald parkeren?
   b) Neemt het autogebruik af na invoering van betaald parkeren, neemt gebruik fiets, ov en deelmobiliteit toe?

Indicatoren

- We kiezen indicatoren die zoveel mogelijk de bijdrage van betaald parkeren aan bovenstaande doelen laten zien. Hierbij moet er rekening mee gehouden worden dat de exacte invloed van de invoering van betaald parkeren op deze doelen veelal niet te meten is. De effecten die we meten, zijn niet één op één het resultaat van enkel de invoering van betaald parkeren. Andere zaken hebben ook invloed. Zo worden het autobezit en het autogebruik door veel factoren beïnvloed waardoor de exacte invloed van de invoering van betaald parkeren niet te meten is. Bij de analyse van de resultaten en de interpretatie van de gemeten effecten houden we hier rekening mee.
- Niet alle effecten treden direct na de invoering van betaald parkeren op. Er ontstaat niet direct ruimte en bewoners zullen misschien niet direct hun auto verkopen en meer gaan lopen, fietsen of reizen met het openbaar vervoer. Bij het meten van de effecten houden we hier rekening mee. We meten effecten na een paar maanden en waar nodig herhalen we dit een jaar later.
- We gebruiken bestaande bronnen om de effecten te laten zien. Deze geven geen inzicht in beweegredenen van bewoners en ondernemers om wel of niet te kiezen voor alternatieven voor de auto, of in de ervaringen over parkeeroverlast en de kwaliteit van de openbare ruimte. Ook geeft dit op niveau van de afzonderlijke gebieden geen inzicht in of het aantal auto’s dat er rijdt afneemt en het aantal fietsers toeneemt na invoeren van betaald parkeren.

0. Indicator voor de voortgang van het invoeren van betaald parkeren

Indicator		Wanneer meten?	Waar meten?	Hoe meten, databron?
1	Parkeerareaal op straat waar sprake is van betaald parkeren (% van het totale aantal parkeerplaatsen op straat)	Jaarlijks (januari)	Gehele gemeente	Registratie gemeente

1. Indicatoren voor het monitoren van de effecten op verdeling en de kwaliteit van de openbare ruimte.

Indicator		Wanneer meten?	Waar meten?	Hoe meten, databron?
1	Aantal geparkeerde auto’s, absoluut en in relatie tot het aantal parkeerplekken, om te kunnen beoordelen of de parkeerdruk afneemt na invoering van betaald parkeren.	Voor en ca. half jaar na invoeren, daarna elke 2 jaar	Elk gebied dat betaald wordt	Parkeerdruk-metingen
2	Aantal meldingen over overlast van parkeren om te kunnen beoordelen of de ervaren overlast afneemt na invoering van betaald parkeren en niet toeneemt in gebieden rondom.	Voor en ca. half jaar na invoeren, daarna elk jaar	Meldingen per buurtniveau. Elk gebied dat betaald wordt	Meldingen systeem gemeente
3	Totaal aantal parkeerplaatsen op straat om te beoordelen of de hoeveelheid ruimte voor parkeren afneemt	Voor en ca. half jaar na invoeren, daarna elk jaar	Elk gebied dat betaald wordt	Parkeerdruk-metingen

CONCEPT

Indicator		Wanneer meten?	Waar meten?	Hoe meten, databron?
4	Aantal opgeheven parkeerplaatsen (incl. wat ervoor in de plek is gekomen) om te beoordelen of na invoering het aantal parkeerplaatsen afneemt.	Continu	Elk gebied dat betaald wordt	Registratie gemeente
5	Parkeerdruk in omgeving van de gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd om te beoordelen of het waterbedeffect ontstaat (binnen de gemeente)	Afhankelijk van locatie	Selectie van gebieden waar kans is op waterbedeffect	Parkeerdruk-metingen

2. Indicatoren voor het monitoren van de effecten op het gebruik van duurzame andere opties voor de (eigen) auto.

Indicator		Wanneer meten?	Waar meten?	Hoe meten?
1	Aantal geregistreerde particuliere personenauto's, totaal en gemiddeld per adres om te beoordelen of autobezit afneemt (excl. leaseauto's).	Aantal maanden voor en aantal maanden na invoeren, daarna jaarlijks.	Elk gebied dat betaald wordt	RDW (twee keer per jaar kopen)
2	Percentage huishoudens met 0, 1, 2 en 3 of meer auto's (incl. leaseauto's). Onderscheid naar leeftijd, inkomen, achtergrond, wel/niet werkend en type werk, locatie werk/studie.	Eens per twee jaar (najaar oneven jaren	Alle subwijken	Inwonersenquête (eens per twee jaar)
3	- Aantal deelvoertuigen - Aantal ritten en gebruikers deel(bak)fiets en deelauto om te beoordelen of gebruik toeneemt na invoering betaald parkeren.	Eens per jaar	Gemeenteniveau, waar mogelijk per gebied.	Via aanbieders. Voor zover beschikbaar.
4	Aantal instappers bus en (waar relevant) tram om te beoordelen of gebruik OV toeneemt na invoering betaald parkeren	Voor en ca. jaar na invoering, jaar later opnieuw	Op haltes in/bij IBP gebied	Provincie
5	Aantal auto's dat op enkele representatieve wegen rijdt en verdeling over de dag om te beoordelen of na invoering betaald parkeren aantal rijdende auto's afneemt en of mensen hun reistijdstip aanpassen als gevolg van de venstertijden.	Voor en ca. jaar na invoering, jaar later opnieuw	Op beperkt aantal plekken op basis van bestaande telpunten, geen inzicht per gebied.	Verkeerstellingen
6	Aantal fietsers op enkele representatieve fietsroutes in/bij gebied om te beoordelen of gebruik fiets toeneemt na invoering betaald parkeren	Voor en ca. jaar na invoering, jaar later opnieuw	Op beperkt aantal plekken op basis van bestaande telpunten, geen inzicht per gebied.	Verkeerstellingen

CONCEPT

Risico's

Risico-omschrijving	Toelichting	Maatregelen
Implementatie nieuw vergunningensysteem	Met de nog lopende implementatie van het nieuwe Parkeer Management Systeem (PMS) is er een risico dat technische of personele knelpunten leiden tot vertraging in het invoeren van betaald parkeren.	Problemen op tijd signaleren. Voldoende personele capaciteit.
Personele capaciteit	Het invoeren van betaald parkeren vraagt veel personele inzet. De krappe arbeidsmarkt, grote ambities en aandacht voor (het invoeren van betaald) parkeren leggen druk op de organisatie.	Voldoende personele capaciteit. Keuzes maken

Er bestaat een aanzienlijk risico dat onvoldoende geschikt personeel kan worden aangetrokken of behouden. Dit wordt vooral veroorzaakt door krapte op de arbeidsmarkt en concurrentie. De kans hierop wordt gemiddeld ingeschat.
Impact op de werkzaamheden: Mogelijk vertraging van de werkzaamheden.
Gevolgen: Verhoogde werkdruk voor huidig personeel. Mogelijk vertraging in het invoeren van betaald parkeren.
Maatregelen om dit risico te beheersen: Naast het tijdig signaleren helpt een proactieve personeelsstrategie om dit risico te beperken.

Financiën

De (structurele) baten en lasten in verband met stadsbreed invoeren betaald parkeren zijn verwerkt in de begroting. We voeren de komende jaren buurt voor buurt betaald parkeren in. Het duurt tot 2034 om in de hele stad het betaald parkeren in te voeren.

In de begroting zijn de baten en lasten van het straatparkeren opgenomen. Invoering betaald parkeren is maar een onderdeel hiervan. Hiernaast zijn onder meer ook tariefswijzigingen, opheffen parkeerplekken, de gederfde inkomsten voor de onderwijsvergunning onderdeel van deze begroting.

In onderstaande tabel is een uitsnede opgenomen welke baten en lasten zijn opgenomen in de begroting tot en met 2029 in verband met invoeren betaald parkeren in de gehele stad van 2025 tot 2029. Dit betreft de stand actualisatie voorjaarsnota 2025. Jaarlijks worden baten en lasten herijkt bij het MPR (onderdeel voorjaarsnota) en eventuele mutaties verwerkt in de begroting. De eerstvolgende actualisatie vindt plaats bij het MPR 2026.

Baten en lasten (x mln euro)	2025	2026	2027	2028
Baten uitbreiding betaald parkeren	-9,6	-15,2	-19,4	-22,5
Lasten uitbreiding betaald parkeren	4,6	7,0	7,7	9,8

CONCEPT

Hogere personeelslaten MPR 2025	0,4	0,4	0,3	0,3
Batig resultaat	**-4,6**	**-7,9**	**-11,4**	**-12,4**

Bovenstaande baten hebben betrekking op de gebiedsuitbreiding betaald parkeren (bijstellingen bij de voorjaarsnota in de baten hebben betrekking op de gehele begroting straatparkeren en kunnen daarmee ook betrekking hebben op gebieden waar betaald parkeren al was ingevoerd). De inschatting van de baten is een raming die onzekerheden kent. Bij de raming van de baten wordt rekening gehouden met

(1) gebiedskenmerken (zoals aantal woningen, aantal KVK-inschrijvingen en aantal parkeerplaatsen),
(2) kennis en inzichten over gedrag en opbrengsten in gebieden waar al eerder betaald parkeren is ingevoerd.

De lasten hebben betrekking op de personele inzet in verband met invoeren betaald parkeren, zoals communicatie, vergunningverlening, maar ook extra personele inzet, de scanauto's en personele bezetting, kosten van naheffing, onderhoudslasten en kapitaallasten van parkeerautomaten, bebording etc. De ophoging bij het MPR 2025 voor extra personele lasten is separaat weergegeven. Hierin zijn verwerkt de kosten voor amendement 39 'Ook bereikbaarheid in het afwegingskader' en het amendement 41 'Meten is weten'.

We zien op basis van de realisatiecijfers over 2024 lagere parkeerinkomsten dan begroot. We stellen de inkomsten uit de parkeerexploitatie nog niet structureel neerwaarts bij. We willen eerst beter onderzoeken welke ontwikkelingen structureel van aard zijn. Daarnaast kijken we naar bijsturingsmogelijkheden. In 2025 kunnen we een eventueel tekort dekken uit de Egalisatiereserve parkeren. Met het incidentele resultaat van 2024 heeft deze reserve een omvang van bijna 15% van de parkeerbaten waarmee dit mogelijk is. Voortgang en verantwoording

De voortgang van het invoeren van betaald parkeren volgen we via het percentage van het parkeerareaal op straat waar betaald parkeren geldt. De ambitie is stadsbrede invoering dus 100% in het jaar 2034. Deze indicator is onderdeel van de programmabegroting Duurzame Bereikbaarheid. De voortgang rapporteren we jaarlijks in de jaarstukkenen de Monitor Mobiliteitsplan.

	Nulmeting	**Realisatie**	**Doelstelling**		
Indicator	**2022**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
Parkeerareaal op straat waar sprake is van betaald parkeren (% van het totale aantal parkeerplaatsen op straat)	25%	32%	44%	50%	56%
Deze indicator geeft weer hoeveel procent van de openbare autoparkeerplekken op straat in de gemeente Utrecht een betaalde parkeerplek is. Bron: Gemeente Utrecht					

CONCEPT

In 2029 leggen we de planning voor blok 3 voor aan de raad, daarbij kunnen we een advies doen over tarieven, eventueel versnellen of vertragen, aanpassing van tarieven, of eventuele benodigde (extra) maatregelen op gebied van alternatieven.

CONCEPT

D Bijlagen

Bijlage 1 Volgorde van invoeren

Bij het bepalen van de volgorde voor invoering van betaald parkeren in de hele stad, spelen twee belangrijke overwegingen mee. Aan de ene kant vinden we het belangrijk om bewoners en ondernemers in de stad duidelijkheid te bieden, zodat ze weten wanneer ze aan de beurt zijn voor betaald parkeren en zich daarop kunnen voorbereiden. Aan de andere kant hechten we er veel waarde aan om in te kunnen spelen op ontwikkelingen en veranderingen in de openbare ruimte. Hoewel we vrij goed kunnen inschatten hoe de parkeerdruk zich verplaatst als we in een deel van de stad betaald parkeren invoeren, blijkt de praktijk soms toch net even anders dan we van tevoren hadden verwacht. We willen voorkomen dat wijken waar de parkeerdruk ineens flink toeneemt nog jaren moeten wachten op betaald parkeren, maar tegelijkertijd vinden we het belangrijk dat bewoners en ondernemers in de stad weten waar ze aan toe zijn. We kiezen daarom voor een aanpak in twee stappen:

- We hebben de stad ingedeeld in drie blokken die elkaar opvolgen in de tijd.
- We hebben een afwegingskader gemaakt waarmee we binnen de blokken de volgorde voor invoeren van betaald parkeren bepalen.

De gemeenteraad stelt voor aanvang voor ieder blok vast welke buurten in het betreffende blok aan de beurt komen voor betaald parkeren. Met per gebied een inschatting van het invoermoment. Het college vernieuwt vervolgens jaarlijks de planning voor het aankomende jaar, op basis van het afwegingskader (zie verderop in deze bijlage). Zo kunnen we buurten naar voren halen in de planning, als dat op grond van de parkeerdruk in het gebied of verzoeken van bewoners en ondernemers wenselijk is. De raad informeren we jaarlijks over de (geactualiseerde) jaarplanning in de MPR.

Indeling in blokken

Bij de indeling van gebieden in blokken hebben we gekeken naar de parkeerdruk, en nieuwbouw of gebiedsontwikkelingen. In gebieden waar de parkeerdruk (zeer) hoog is (80% of hoger), ervaren bewoners en ondernemers vaak overlast van parkeren. Zij moeten lang zoeken naar een plek als ze een auto willen parkeren en hebben last van auto's die op hinderlijke of zelfs gevaarlijke plekken staan. Betaald parkeren zorgt er vrijwel altijd voor dat de parkeerdruk afneemt en dat heeft een positief effect op de kwaliteit van de openbare ruimte.

Ook hebben we gekeken naar de plekken in de stad waar binnenkort veel gebouwd wordt. Utrecht gaat de komende jaren flink groeien. Als we bij (een groot deel van) de bouwontwikkelingen kunnen uitgaan van betaald parkeren, zijn er meer mogelijkheden om de parkeereis in te vullen met alternatieven. Daar heeft de stad ook op lange termijn voordeel van, want dat betekent dat er veel minder auto's de stad in komen.

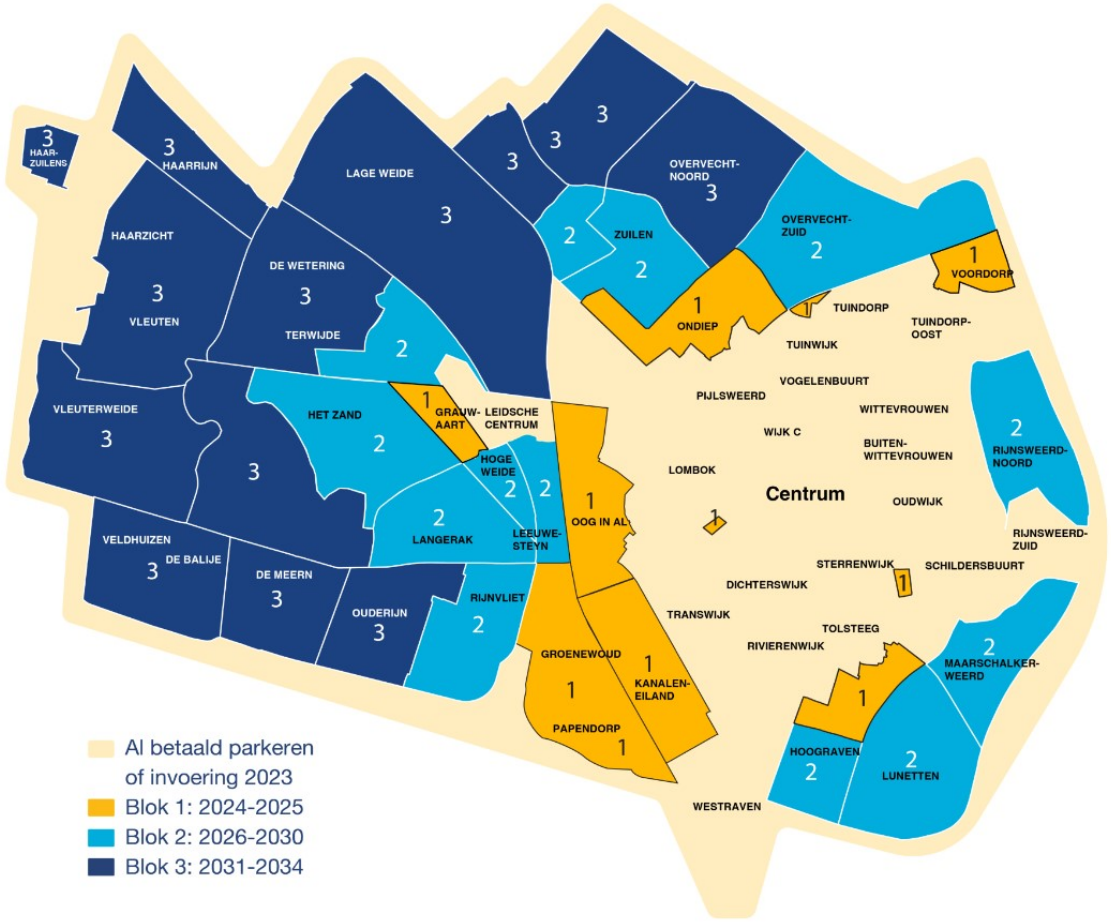
Blok 1 (2024-2025): de gebieden in blok 1 zijn de gebieden waar op korte termijn betaald parkeren nodig is. Dit zijn bijvoorbeeld gebieden waar op dit moment al een hoge parkeerdruk is, of waar binnenkort de parkeerdruk zal toenemen als gevolg van de uitbreiding van betaald parkeren en/of de oplevering van grote nieuwbouw- of gebiedsontwikkelingen. Gebieden met prioriteit 1 grenzen bijna geheel aan het bestaande betaald parkeergebied.

Blok 2 (2026-2030): de gebieden in blok 2 hadden in 2023 gemiddeld genomen nog niet te maken met een hele hoge parkeerdruk, maar zullen naar aanleiding van de uitbreidingen in blok 1 een toename in parkeerdruk zien. In deze gebieden zijn bovendien bouwontwikkelingen gepland die op iets langere termijn worden opgeleverd.

Blok 3 (2031-2034): de gebieden in blok 3 liggen voor een groot deel aan de rand van de stad. Deze gebieden hebben een relatief lage parkeerdruk, die voorlopig niet toe zal nemen. In deze gebieden

CONCEPT

staan voorlopig ook geen (grote) nieuwbouwontwikkelingen op de planning. Gezien het hoge autobezit in deze gebieden is het hier wel nodig te sturen op de bereikbaarheid.



Afwegingskader

We bepalen de precieze volgorde voor invoering van betaald parkeren binnen de blokken op basis van een afwegingskader. Dit afwegingskader is opgebouwd uit meetbare criteria, maar wanneer deze criteria onvoldoende uitsluitsel geven, beoordeelt een team van deskundigen (zoals handhavers en verkeersadviseurs) welke gebieden als eerste aan de beurt komen voor invoering van betaald parkeren.

In gebieden met grote (aantallen) bouwontwikkelingen voeren we betaald parkeren voor de eerste oplevering in. Hierbij is het uitgangspunt dat de ingangsdatum van betaald parkeren voor deze gebieden zo dicht mogelijk bij de oplevering is.

Voor overige gebieden kijken we eerst naar de parkeerdruk. Het uitgangspunt is dat het gebied met de hoogste parkeerdruk als eerste aan de beurt is.

Als het verschil in parkeerdruk tussen twee gebieden klein is wegen we de meldingen van bewoners en ondernemers mee.

We beoordelen als eerste om wat voort soort meldingen het gaat (alleen parkeerdruk, of bijvoorbeeld ook verkeersveiligheid). Als het soort meldingen in twee gebieden vergelijkbaar is, kijken we naar het aantal meldingen. Het gebied met de meeste meldingen is als eerste aan de beurt voor invoering van

betaald parkeren. We kunnen hier vanaf wijken als we aanwijzingen hebben dat een groot aantal meldingen van een beperkt aantal adressen afkomstig is (en er per persoon veel meer dan één melding is gedaan).

Als parkeerdruk en meldingen weinig verschillen, dan is de aanwezigheid van andere opties om te reizen de doorslag voor het bepalen van de volgorde voor invoering van betaald parkeren.

Bouwontwikkelingen

Bij bouwontwikkelingen weten we (ruim) van tevoren wanneer de eerste woningen of bedrijfsruimtes worden opgeleverd. Als we bij bouwontwikkelingen uitgaan van betaald parkeren en om die reden minder parkeerplaatsen aanleggen, is het noodzakelijk dat er bij oplevering ook daadwerkelijk betaald parkeren is ingevoerd. Voor gebieden met veel en/of grote nieuwbouwontwikkelingen is daarom de (eerste) opleverdatum bepalend voor het moment waarop we betaald parkeren invoeren. Bij grote ontwikkelingen, waarbij een risico is dat parkeerders uitwijken naar omliggende gebieden, voeren we in de aangrenzende gebieden tegelijkertijd betaald parkeren in. In deze wijken zijn dus niet parkeerdruk en bewonersmeldingen bepalend voor het moment van invoeren betaald parkeren, maar geven we voorrang op basis van de bouwontwikkelingen in het aangrenzende gebied. Het uitgangspunt hierbij is dat we niet willen wachten tot er overlast van parkeren ontstaat, maar parkeerdruk juist voor willen zijn.

Parkeerdruk

We meten de parkeerdruk in de gebieden die op korte termijn aan de beurt zijn voor betaald parkeren en overige gebieden waar we overlast van parkeren zien ontstaan. Ook meten we de parkeerdruk in gebieden waar kortgeleden betaald parkeren is ingevoerd. Zo kunnen we goed volgen wat de effecten zijn van de uitbreiding van betaald parkeren en andere ontwikkelingen in de stad. Voor het meten van de parkeerdruk tellen we gedurende twee weken op vaste momenten hoeveel auto's er staan geparkeerd. In gebieden met bijzondere functies, waar de parkeerdruk zich (ook) op andere momenten voordoet, kunnen we extra momenten toevoegen om te meten. Om de parkeerdruk te berekenen, zetten we het aantal geparkeerde auto's af tegen het aantal parkeerplaatsen. We berekenen voor alle momenten dat we meten (middag en nacht op verschillende dagen) de gemiddelde parkeerdruk over de twee gemeten weken. Het moment met de hoogste gemiddelde parkeerdruk in een gebied telt mee voor bepalen van de volgorde voor invoering betaald parkeren.

Moment van meten	Toelichting
De nacht van maandag op dinsdag tussen 01.00 en 04.00 uur	De meting van dinsdagnacht geeft de beste indruk van parkeeroverlast veroorzaakt door bewoners omdat dan bijna iedereen thuis is en er weinig andere parkeerders zijn.
Donderdag tussen 12.00 en 15.00 uur	De meting van donderdag overdag geeft inzicht in de parkeeroverlast veroorzaakt door forensen/werknemers.
Zaterdag tussen 12.00 en 15.00 uur	De meting op zaterdagmiddag geeft inzicht in de eventuele parkeeroverlast veroorzaakt door winkelend publiek. Over het algemeen is zaterdag de drukste dag met winkelend publiek.

Meldingen

We kunnen parkeerdruk meten door het aantal geparkeerde auto's te tellen. Dat zegt alleen niets over hoe bewoners en ondernemers de parkeerdruk ervaren. Daarom wegen we bij het bepalen van de

CONCEPT

volgorde voor invoering betaald parkeren ook de meldingen mee van bewoners en ondernemers over parkeeroverlast. Het gaat hierbij zowel om meldingen over hoge parkeerdruk (er zijn te weinig plekken beschikbaar) als om meldingen over verkeerd geparkeerde auto's en onveilige situaties vanwege parkeren.

We tellen alle meldingen mee die in het afgelopen jaar zijn gedaan. Zo kunnen ook bewoners en ondernemers die anoniem willen melden hun stem laten horen. Om te voorkomen dat één of een paar melders met een groot aantal meldingen de volgorde voor invoering van betaald parkeren kunnen invloeden, doen we wel nog een handmatige check op de ontvangen meldingen. Als we aanwijzingen hebben dat de meldingen van een beperkte groep afkomstig zijn, is het advies van deskundigen bepalend voor de volgorde voor invoering betaald parkeren.

We zetten het aantal meldingen af tegen het aantal (woon- en bedrijfs)adressen in het gebied, zodat we een goede vergelijking kunnen maken tussen grotere en kleinere gebieden. Het aantal meldingen (t.o.v. het aantal adressen in het gebied) telt mee voor het bepalen van de volgorde voor invoering betaald parkeren.

Bereikbaarheid

Om, binnen de beschikbare data en tijd, inzicht te geven in de bereikbaarheid van voorzieningen en banen vanuit buurten waar betaald parkeren wordt ingevoerd is een bereikbaarheidsanalyse ontwikkeld. Het doel is om de toegankelijkheid van diverse vervoerswijzen (fiets, openbaar vervoer, deelmobiliteit en auto) in kaart te brengen en deze inzichten mee te nemen bij het bepalen van de volgorde waarin betaald parkeren wordt ingevoerd in buurten en mogelijke aanpassing van venstertijden.

Belangrijkste elementen van de bereikbaarheidsanalyse zijn:

1. **Cijfers en analyse**: dit omvat de minimale reistijd naar de dichtstbijzijnde voorziening per vervoermiddel en het totaal aantal voorzieningen en banen waartoe toegang kan worden verkregen binnen een bepaalde reistijd per vervoermiddel.
2. **Reizigersperspectief**: inzicht in kosten en ervaren bereikbaarheid via voorbeeldreizen, feedback van inwoners op inloopbijeenkomsten en via een enquête.

Samen met de alternatieven op orde, waarin de beschikbaarheid van voetgangers- en fietsinfrastructuur en voorzieningen, openbaar vervoer en deelmobiliteit per buurt inzichtelijk wordt gemaakt geeft dit een overzicht van de beschikbaarheid van de diverse vervoerswijze op verschillende tijdstippen. Dit geeft inzicht in:

1. Verschillen in reistijd per vervoersmiddel naar voorzieningen en banen.
2. Bereikbaarheid van (benodigde) voorzieningen en banen met alle vervoerswijzen.
3. Inschatting van de reiskosten per vervoersmiddel naar voorzieningen en banen.

De resultaten worden opgenomen in kaarten en in tabellen met uitleg van de resultaten in een begeleidende tekst.

Naast dat de analyses ondersteunend zijn aan de afwegingen in het proces invoeren betaald parkeren kan de bereikbaarheidsanalyse ook bijdragen aan bredere beleidsvorming, zoals het verbeteren van het openbaar vervoer, aanbod van deelmobiliteit en fietsroutes en -voorzieningen in wijken.

Voor een uitgebreidere beschrijving van de opzet en voorbeeldresultaten van de bereikbaarheidsanalyse verwijzen we graag naar de Bereikbaarheidsanalyse.

Advies van deskundigen

Het is niet altijd mogelijk om op basis van meetbare gegevens te bepalen in welk gebied de invoering van betaald parkeren het meest wenselijk en/of noodzakelijk is. Bijvoorbeeld wanneer de parkeerdruk

CONCEPT

en het aantal ontvangen meldingen in verschillende gebieden (bijna) even hoog zijn en ook de bereikbaarheid ongeveer gelijk is. In zo'n situatie geeft het advies van deskundigen de doorslag. We gebruiken de kennis van (onder andere) verkeerskundigen en handhavers om te bepalen in welk gebied betaald parkeren het meeste effect heeft op parkeerdruk en verkeersveiligheid (bijvoorbeeld het aantal foutparkeerders en toegankelijkheid van de stoep). Zo kunnen we ook zaken meewegen die niet in cijfers zijn uit te drukken, maar wel veel effect hebben op de leefbaarheid in de wijk.

Aanvullende randvoorwaarden

Op basis van ons afwegingskader bepalen we in welke volgorde we binnen de blokken betaald parkeren invoeren in de gebieden waar nu nog gratis wordt geparkeerd. Hierbij zijn er een aantal randvoorwaarden:

Voorwaarde	Uitleg
Logische grenzen	De gebieden die we toevoegen aan betaald parkeren hebben logische grenzen, bijvoorbeeld een spoorlijn, watergang of (drukke) weg. We houden hierbij zoveel mogelijk de buurtgrenzen aan. Het uitgangspunt is dat op straat volstrekt duidelijk is of op de betreffende locatie betaald parkeren geldt, en zo ja welk regime ter plaatse van kracht is.
Minimale grootte	De gebieden die we toevoegen aan betaald parkeren bestaan uit minimaal 1.000 adressen of 1.000 parkeerplaatsen. Hier kunnen we van afwijken in gebieden zonder woningen en gebieden waar toepassing van een minimale grootte een logische begrenzing onmogelijk maakt.
Geen eilandjes	We breiden betaald parkeren uit vanuit het bestaande betaald parkeergebied, om te voorkomen dat er eilandjes met gratis of betaald parkeren ontstaan. Gebieden die (nog) niet grenzen aan betaald parkeergebied moeten dus wachten. We kunnen hierop een uitzondering maken: • In gebieden met een centrumfunctie en/of groot aantal voorzieningen; • Of als betaald parkeren noodzakelijk is om te kunnen sturen op bijvoorbeeld het aantal autoritten, en/of omdat een gebied zo is ingericht op lopen, fietsen, OV en zo min mogelijk autogebruik.

Afwijken van het kader

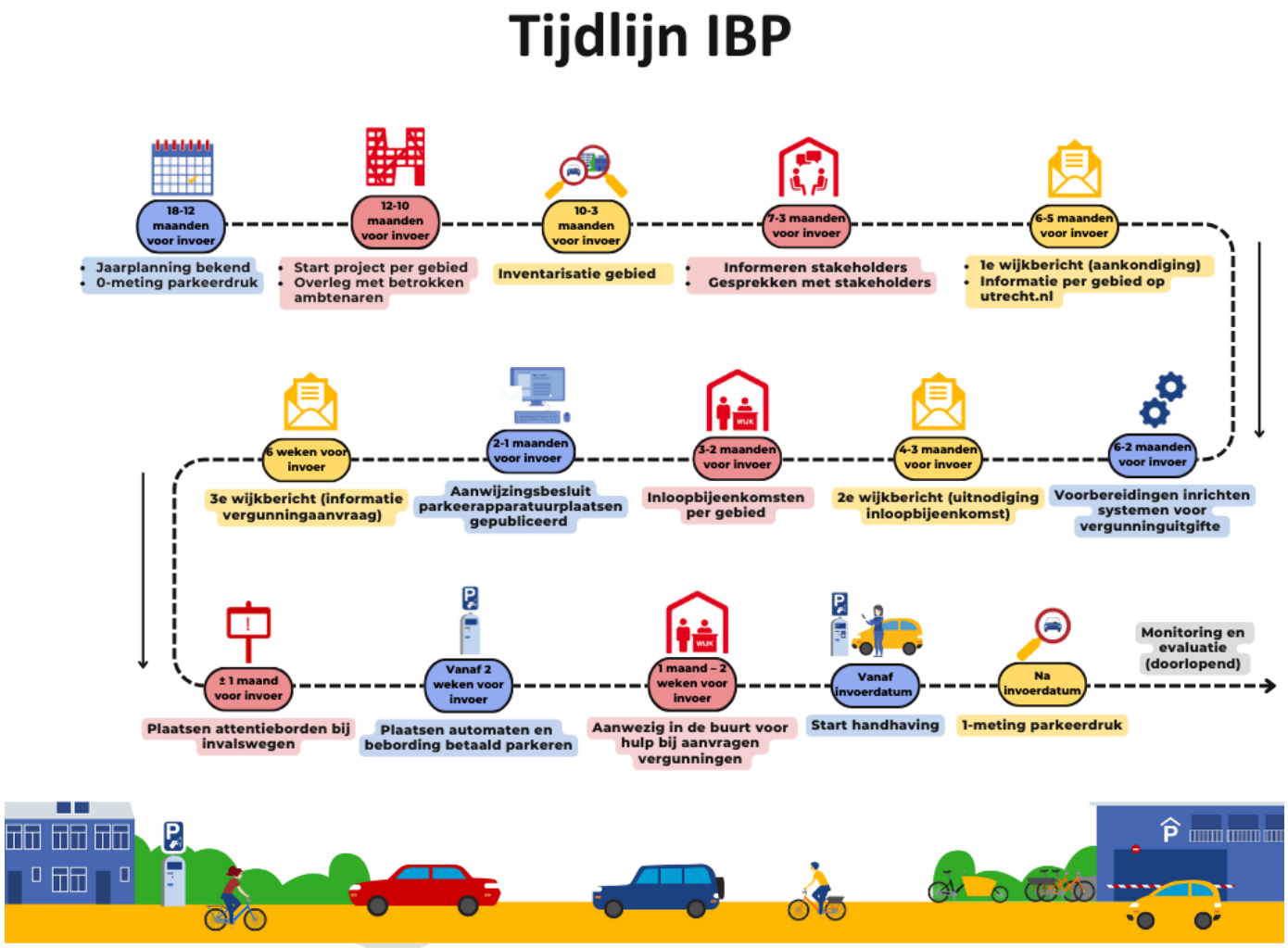
Er zijn twee situaties waarin we kunnen afwijken van de volgorde die het afwegingskader voorschrijft:

- We kunnen per invoermoment op een maximumaantal adressen betaald parkeren invoeren. Als we bij het eerstvolgende invoermoment nog ruimte hebben voor een beperkt aantal adressen en het gebied dat bovenaan staat in de volgorde is te groot, dan kunnen we een gebied dat lager op de lijst staat naar voren halen. Zo werken we zo efficiënt mogelijk.

- Als het in verband met de oplevering van nieuwbouw noodzakelijk is om in een gebied betaald parkeren in te voeren, maar het gebied grenst nog niet aan bestaand betaald parkeergebied, halen we het tussenliggende gebied naar voren in de volgorde. Zo zorgen we dat het betaald parkeergebied aaneengesloten blijft.

Bewoners en ondernemers kunnen ook zelf een draagvlakmeting aanvragen om een gebied één blok naar voren halen in de planning en dus eerder versneld in te voeren. Hierbij kijken we wel of dit mogelijk is gezien de criteria en randvoorwaarden.

Bijlage 2 Proces IBP



Colofon

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Tekst: Afdeling Mobiliteit

Contact: parkeerprojecten@utrecht.nl

Www: utrecht.nl/betaaldparkeren

Vastgesteld door college: n.t.b.

CONCEPT

Bijlage: Bereikbaarheidsanalyse

Inhoud

1. Waarom een bereikbaarheidsanalyse
2. Opzet bereikbaarheidsanalyse
3. Bereikbaarheid: de cijfers en analyse
   3.2. De cijfers
   3.3. Andere mogelijkheden voor reizen op orde
4. Reizigersperspectief: de cijfers vanuit het reizigersperspectief gezien
   4.2. Voorbeeldreizen
   4.3. Input bewoners
5. Bereikbaarheidsanalyse breder toepasbaar

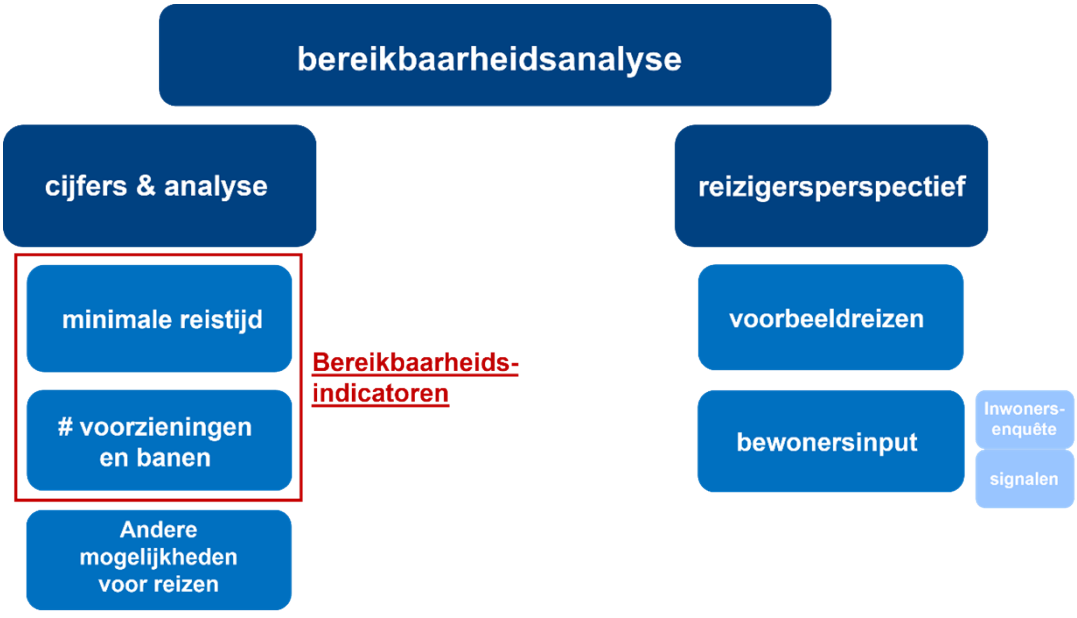
Waarom een bereikbaarheidsanalyse?

De bereikbaarheidsanalyse is onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Invoeren betaald parkeren in Utrecht. De mate van bereikbaarheid is een van de aspecten die we meewegen bij het bepalen van de prioritering van gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd vanaf blok 2. Om dit te kunnen beoordelen heeft de raad bij de vaststelling van de 'Wijziging Verordening Parkeerbelasting voor het heffen van parkeerbelasting stadsbreed' meegegeven dat de bereikbaarheidsanalyse, binnen beschikbare data en tijd, zo goed mogelijk inzicht te krijgen in de volgende elementen:

- De verschillen in reistijd per vervoersmiddel naar voorzieningen en banen;
- De verschillen in reiskosten per vervoersmiddel naar voorzieningen en banen;
- De bereikbaarheid van (benodigde) voorzieningen en banen met diverse vervoerswijzen (fiets, openbaarvervoer en auto);
- De effecten daarvan voor de doelgroepen voor wie het invoeren van betaald parkeren de bereikbaarheid kan belemmeren.

Om inzicht te krijgen in deze elementen voor de buurten in Utrecht waar betaald parkeren wordt ingevoerd stellen we een bereikbaarheidsanalyse op. De opzet van de bereikbaarheidsanalyse staat in onderstaande figuur weergegeven.

Opzet bereikbaarheidsanalyse



Figuur: opzet bereikbaarheidsanalyse

De bereikbaarheidsanalyse bestaat uit de volgende twee onderdelen:

1. Cijfers en analyse: welk beeld van bereikbaarheid geven de cijfers?
2. Reizigersperspectief: de cijfers vanuit het reizigersperspectief gezien

Hieronder staat per onderdeel een beschrijving van de uitwerking en wijze van presentatie van de resultaten.

Bereikbaarheid: de cijfers en analyse

De operationalisering van het begrip bereikbaarheid

In de literatuur zijn een aantal operationalisaties van bereikbaarheid beschikbaar, die de term meetbaar maken. Deze operationalisaties beperken zich vooralsnog tot de reisafstand of reistijd naar typen bestemmingen; kosten en moeite worden hierin vooralsnog niet meegenomen. Reistijd is daarbij een combinatie van afstand en reissnelheid. Dit wordt o.a. geconstateerd in de publicatie “Acceptabele bereikbaarheid, 2024” van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2024.

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) heeft in 2022 een onderzoek gepubliceerd naar (on)bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland, genaamd “Toegang voor iedereen? In dit onderzoek is de mate van bereikbaarheid binnen Nederland onderzocht. Om de mate van bereikbaarheid te bepalen zijn de minimale reistijd per vervoermiddel naar dichtstbijzijnde voorziening en het totaal aantal voorzieningen en banen waartoe toegang kan worden verkregen binnen een bepaalde reistijd als bereikbaarheidsindicatoren gehanteerd. In de bereikbaarheidsanalyse sluiten we aan op deze algemeen geaccepteerde bereikbaarheidsindicatoren. De mate van bereikbaarheid bepalen we aan de hand van de volgende twee bereikbaarheidsindicatoren:

1. Minimale reistijd per vervoermiddel naar dichtstbijzijnde voorziening

2. Totale aantal voorzieningen en banen waartoe toegang kan worden verkregen binnen een bepaalde reistijd binnen Utrecht

Op basis van beschikbare databronnen en analysemogelijkheden maken we naast het aantal banen in Utrecht beide bereikbaarheidsindicatoren, aansluitend op de gehanteerde voorzieningen in de Mobiliteitsmonitor, inzichtelijk voor de volgende voorzieningen: supermarkten in Utrecht, basisscholen in Utrecht en ziekenhuizen.

Het totale aantal voorzieningen en banen waartoe toegang kan worden verkregen bepalen we per vervoerwijze (fietsen, openbaar vervoer en auto) voor de reistijden 15, 30, 45 en 60 minuten. Dit geeft een beeld van het totaal aantal bereikbare voorzieningen en banen per vervoerswijze per tijdsduur. Voor beide bereikbaarheidsindicatoren presenteren we de resultaten in tabellen. Dit levert inzicht op in de volgende elementen:

- De verschillen in reistijd per vervoersmiddel naar voorzieningen en banen
- De bereikbaarheid van (benodigde) voorzieningen en banen met alle vervoerswijzen.

Daarnaast maken we per vervoerswijze het bereik per tijdseenheid (15,30, 45 en 60 minuten) inzichtelijk op kaartbeeld aan de hand van reistijd isochronen. Een voorbeeld van de uitwerking en presentatie van de resultaten is opgenomen in bijlage 1.

Andere mogelijkheden voor reizen op orde

Met het oog op de bereikbaarheid van het gebied en de andere opties voor het eigen autobezit, kijken we in de voorbereiding van het invoeren naar de aanwezigheid van deze andere opties. We brengen in beeld of er voldoende van deze opties, zoals fietsinfrastructuur of deelvervoer, aanwezig zijn en of deze opties op loopafstand van de adressen te vinden zijn. Per vervoerwijze worden de volgende aspecten inzichtelijk gemaakt:

Lopen en fietsen

- Aantal fietsparkeerplekken
- Toegankelijkheid van fietsenstallingen
- Kwaliteit loop- en fietsroutes
- Veiligheid loop- en fietsroutes
- Oversteekvoorzieningen voetganger

Openbaar Vervoer

- Aanbod openbaar vervoer (station(s), bushaltes)
- Bedieningsdichtheid
- Toegankelijkheid haltes

Deelmobiliteit

- Aanbod deelmobiliteit
- Dichtheid aanbod, hoeveel mensen hebben toegang tot deelmobiliteit binnen 400 meter
- Samen met de bereikbaarheidsindicatoren vormen de andere mogelijkheden voor reizen op orde het kwantitatieve deel van de bereikbaarheidsanalyse.

De cijfers vanuit het reizigersperspectief

Om inzicht te krijgen in de kosten van reizen met verschillende vervoerswijzen naar voorzieningen en banen, de ervaren bereikbaarheid van inwoners van buurten waar betaald parkeren wordt ingevoerd en de mogelijke effecten voor verschillende doelgroepen, verrijken we de kwantitatieve resultaten met het perspectief vanuit de reiziger. Dit doen we aan de hand van enkele voorbeeldreizen en input vanuit inwoners. Hieronder staat beschreven hoe we invulling geven aan de voorbeeldreizen en input vanuit inwoners.

Voorbeeldreizen

Om inzicht te krijgen in de kosten van reizen per verschillende vervoerswijze en de mogelijke effecten voor verschillende doelgroepen werken we per buurt waar betaald parkeren wordt ingevoerd voorbeeldreizen uit. Bij het bepalen van de reizen zorgen we voor brede diversiteit aan reizen, waarbij we variëren in:

- Motief van de reis: woon-werk, recreatieve reizen, medisch, onderwijs;
- Tijdstip: daluren, spitsen, aan de rand van de dag;
- Afstand: binnen Utrecht, regionaal, landelijk

Per reis maken we, per vervoerwijze, inzichtelijk wat de duur van de reis is en een indicatie van kosten. Door de variantie maken we de reismogelijkheden en kosten voor verschillende doelgroepen inzichtelijk.

Input bewoners

Naast de voorbeeldreizen halen we actief input bij bewoners over de ervaren bereikbaarheid. Dit doen we door inwoners hierop te bevragen tijdens de inloopbijeenkomsten die georganiseerd worden als onderdeel van het invoeren van betaald parkeren in de betreffende buurt. Daarnaast worden inwoners in de periode voorafgaand aan het invoeren van betaald parkeren in de mogelijkheid gesteld om een enquête in te vullen over de parkeersituatie en de ervaren bereikbaarheid in hun buurt. De resultaten geven een inkleuring van de cijfers en analyse.

Daarnaast maken we gebruik van de resultaten uit de stadsbrede inwonersenquête en bij ons reeds bekende signalen over de ervaren bereikbaarheid en aanbod aan vervoerswijzen uit de buurt. Omdat deze informatie al eerder beschikbaar is kan deze worden meegenomen in de afweging bij de prioritering van de gebieden voor invoering betaald parkeren.

Samenvattend halen we input op bij bewoners om een beeld te vormen van het gebruikersperspectief op de volgende manieren:

- Inloopbijeenkomsten invoeren betaald parkeren;
- Enquête invoeren betaald parkeren;
- Inwonersenquête (onderdeel van de Utrecht Monitor);
- Signalen uit de buurt.

Bereikbaarheidsanalyse breder toepasbaar

Naast dat de bereikbaarheidsanalyse inzicht geeft in de bereikbaarheid van een betreffende buurt en kan worden meegenomen in het bepalen van de volgorde van buurten waar betaald parkeren wordt ingevoerd is de informatie ook bruikbaar in de beleidsvorming en uitvoering daarvan. Zo kan de bereikbaarheidsanalyse ook inzicht geven in mogelijke hiaten in het aanbod van OV, aanbod van deelmobiliteit, het fietsnetwerk in de buurten waar betaald parkeren wordt ingevoerd.

Bijlage 1: Voorbeeld resultaten

Cijfers en analyse

Hieronder is voor Nieuw Hoograven-noord de reistijd bekeken naar de dichtstbijzijnde supermarkt, basisschool en ziekenhuis. Dit is gedaan op basis van Google Maps en voor de avondspits (17.00 uur).

Daarnaast is op dezelfde wijze gekeken naar het totaal aantal banen, supermarkten, basisscholen en ziekenhuizen gekeken dat binnen 15 of 30 minuten bereikt kan worden met de fiets, ov en de auto. Hiervoor is een reistijd-isochroon gemaakt waar vervolgens op basis van de adresloctie is gekeken of dit binnen bereik ligt.

- Minimale reistijd per vervoermiddel naar dichtstbijzijnde voorziening (in minuten)

	Fiets	OV	Auto
Supermarkt in Utrecht	1	5	3
Basisscholen in Utrecht	1	3	3
Ziekenhuizen	12	30	8-12

- Totale aantal voorzieningen en banen waartoe toegang kan worden gekregen in Utrecht

15'	Fiets	OV	Auto
Supermarkt in Utrecht	40	13	69
Basisscholen in Utrecht	28	11	62
Banen in Utrecht	137.129	27.409	274.966
Ziekenhuizen	1	0	4

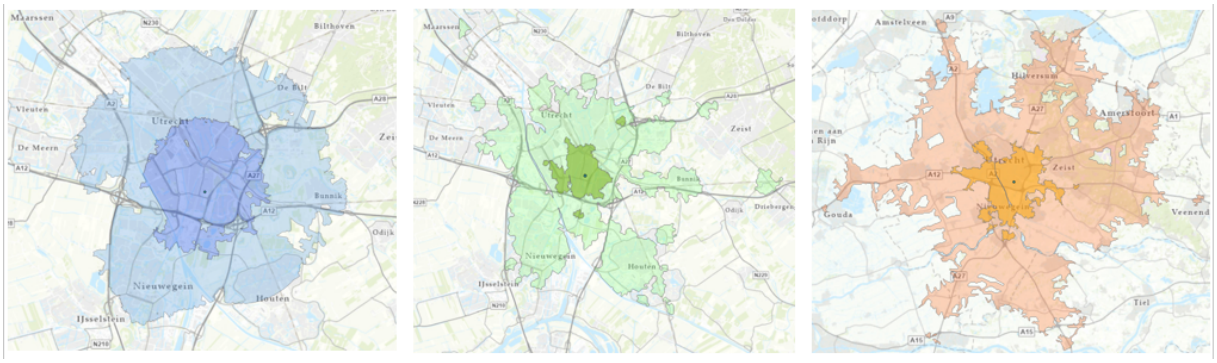
30'	Fiets	OV	Auto
Supermarkt in Utrecht	83	69	96
Basisscholen in Utrecht	75	55	93
Banen in Utrecht	275.301	240.084	317.474
Ziekenhuizen	4	3	8

Reistijd isochronen

Hieronder zijn reistijd isochronen weergegeven. Isochronen laten zien welk gebied bereikbaar is binnen een bepaalde reistijd of reisafstand. Daarvoor wordt vanuit een vertrekpunt of aankomstpunt berekend hoever je kan komen over het fietsnetwerk, het autonetwerk of met het openbaar vervoer.

Hieronder is voor Hoograven weergegeven in donkerblauw het gebied dat binnen 15 minuten fietsen kan worden bereikt, in lichtblauw in 30 minuten. Datzelfde is gedaan in groen voor het OV en in oranje voor de auto.

fiets – openbaar vervoer - auto



Voorbeeldreizen

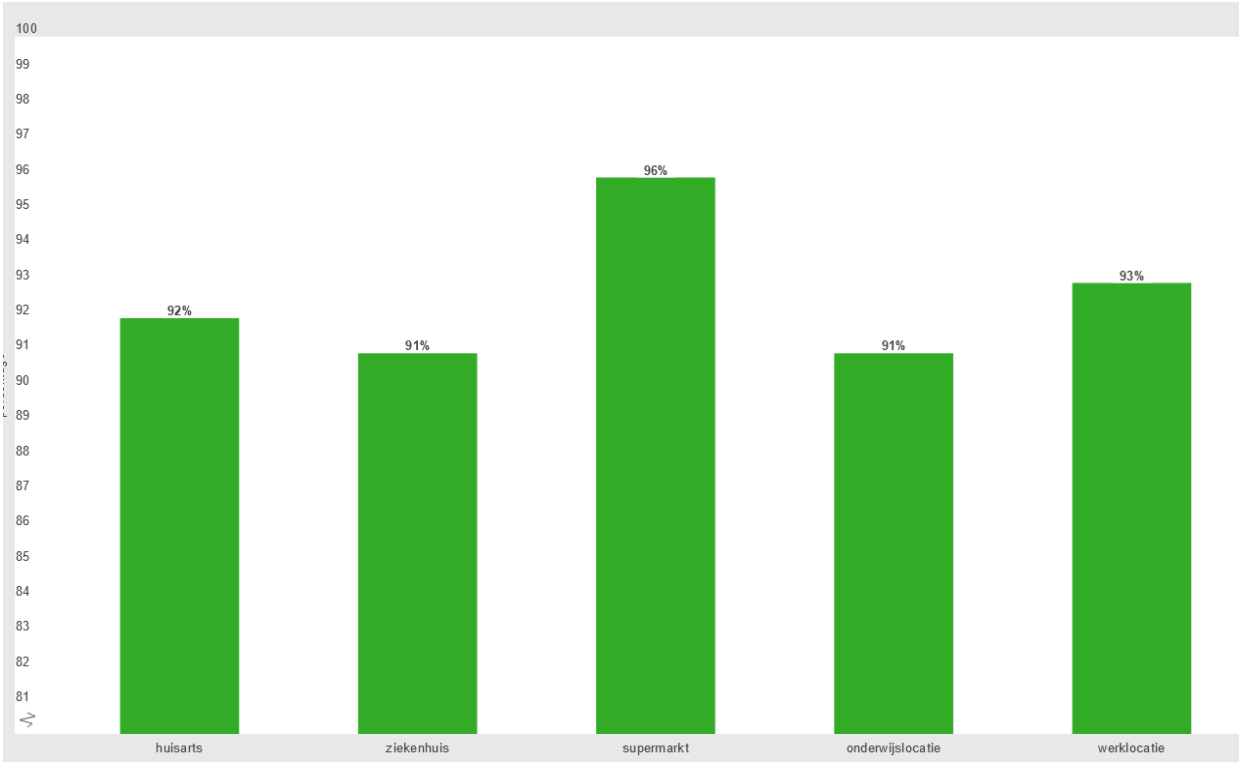
De reistijd van de voorbeeldreizen is gebaseerd op Google Maps voor de auto reistijden en 9292.nl voor de ov-reistijden en kosten. Bij het berekenen van de OV-kosten is het standaard tarief gebruikt, dus zonder mogelijk abonnementsvormen. De autokosten zijn geschat op basis van het aantal kilometers vermenigvuldigd met geschatte kosten per kilometer, op basis van het Nibud (bron: autokosten per kilometer). Hierbij is uitgegaan van een compacte auto, 9000km per jaar en worden alle kosten voor de auto meegenomen.

Van	naar	dag	tijd	OV, reistijd	OV, €	Auto, reistijd	Auto, €
Stormdijklaan 2	P1 VUmc Amsterdam	dinsdag	17 uur	60 minuten	€12,06	40 - 75 minuten	€23,43
P1 VUmc Amsterdam	Stormdijklaan 2	dinsdag	17 uur	59 minuten	€12,04	35 - 55 minuten	€23,82
Stormdijklaan 2	P1 VUmc Amsterdam	dinsdag	0 uur	108 minuten	€14,97	28 - 40 minuten	€23,43
P1 VUmc Amsterdam	Stormdijklaan 2	dinsdag	0 uur	Niet mogelijk. 23.48 uur laatste mogelijkheid, 85 minuten	€11,39	28 - 40 minuten	€23,82
Stormdijklaan 2	Stationsplein 4, Amersfoort	woensdag	8 uur	38 minuten	€7,31	22 - 30 minuten	€13,42
Stationsplein 4, Amersfoort	Stormdijklaan 2	woensdag	17 uur	37 minuten	€7,32	26 - 55 minuten	€13,92
Stormdijklaan 2	Zwembad De Kromme Rijn	donderdag	20 uur	35 minuten	€2,56	7 - 10 minuten	€2,26
Zwembad De Kromme Rijn	Stormdijklaan 2	donderdag	22 uur	32 minuten	€1,67	7 - 9 minuten	€2,15
Stormdijklaan 2	Zeist, centrum	zondag	12 uur	36 minuten	€3,65	16 - 24 minuten	€6,98
Zeist, centrum	Stormdijklaan 2	zondag	15 uur	43 minuten	€4,22	14 - 26 minuten	€8,53
Stormdijklaan 2	Lage Weide	maandag	5.30 uur	Niet mogelijk, 5.51 uur eerste mogelijkheid, 34 minuten	€2,56	12-16 minuten	€6,66
Lage Weide	Stormdijklaan 2	maandag	22.30 uur	49 minuten	€2,92	14 - 20 minuten	€7,48
Stormdijklaan 2	Basisschool Montfoort	dinsdag	7.30 uur	52 minuten	€3,97	16 - 24 minuten	€8,58
Basisschool Montfoort	Stormdijklaan 2	dinsdag	16.30 uur	56 minuten	€4,05	16 - 30 minuten	€8,36

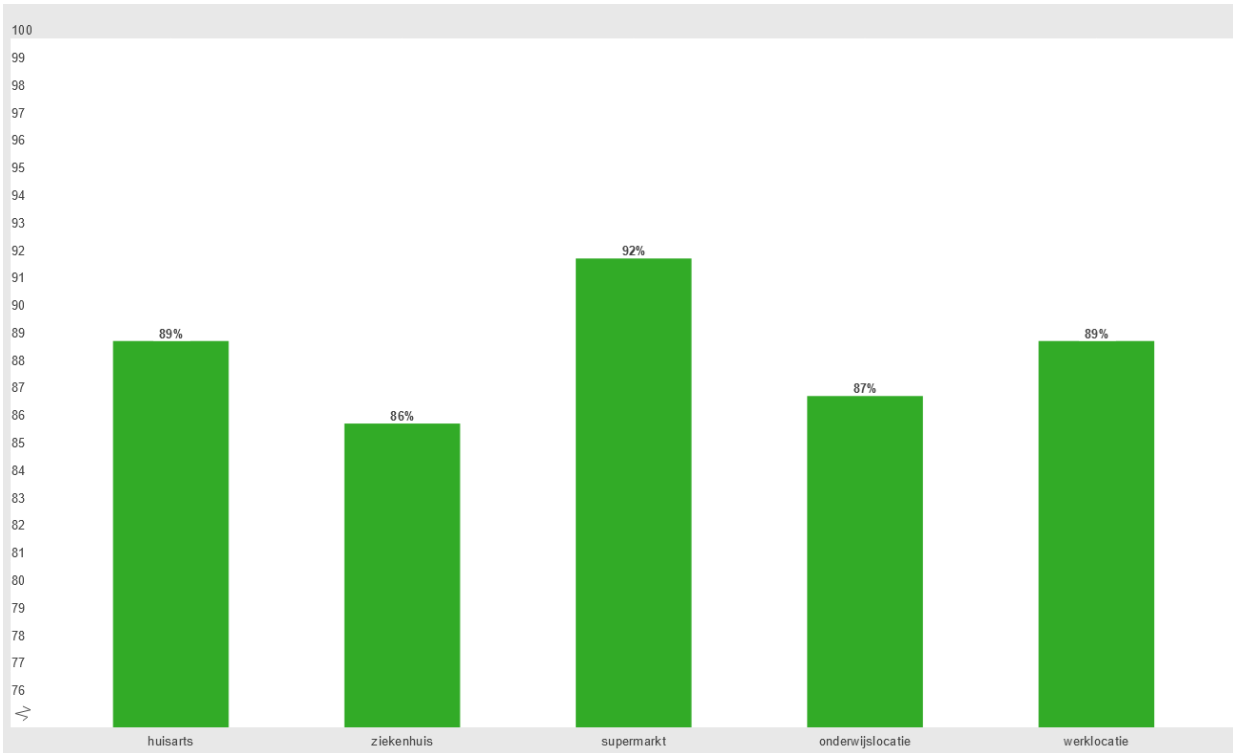
Inwonersenquête:

% inwoners dat de volgende plekken altijd/vaak kan bereiken

Wijk Zuid



Subwijk Nieuw Hoograven Bokkenbuurt



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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Marijke van Wely	**Datum**	12 september 2025
E-mail	m.van.wely@utrecht.nl	**Kenmerk**	31941147
Type brief	Voortgang	**Onderwerp**	Halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren, september 2025
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Inleiding

In het raadsdebat van 16 januari 2025 is toegezegd elk half jaar een voortgangsbrief te sturen over de stand van zaken van de uitvoering rond parkeren. U ontving de eerste voortgangsbrief op 18 april en daarin kondigden wij aan dat in de volgende voortgangsbrief de lopende toezeggingen worden meegenomen. Daar komen wij nu aan tegemoet met deze volgende voortgangsbrief Parkeren.

In deze brief komen achtereenvolgens de volgende onderwerpen aan bod:

1. Invoering betaald parkeren mei en november 2025
   1.1. Evaluatie/monitoring invoering betaald parkeren op 1 mei 2025
   1.2. Geplande invoering betaald parkeren op 1 november 2025
2. Voortgang doorontwikkeling PMS en parkeerapp
3. Moties en toezeggingen over parkeren
   3.1. Motie 306 Behoud de vergunning voor thuiszorg en mantelzorg
   3.2. Parkeervergunning voor onderwijs en politie
   3.3. U Pas
   3.4. Stand van zaken van de gesprekken met U op Leeftijd over verbeteren van de dienstverlening
   3.5. Fysieke dienstverlening voor minder-digivaardige inwoners en de toepasbaarheid van de conclusies uit het onderzoek Publieksdienstverlening
4. Raadsvraag over naheffingen
   4.1. Naheffingen op de feestdagen
   4.2. Begroting en realisatie van de parkeergarages

1. Invoeren betaald parkeren in mei en november 2025

1.1. Evaluatie/monitoring invoering betaald parkeren op 1 mei 2025

Het invoeren van het betaald parkeren per 1 mei 2025 is gemonitord ten behoeve van de besluitvorming voor het invoeren van blok 2 vanaf 2026. Dit is ook aangekondigd in de raadsbrief van 18 april 2025 ‘Stand van zaken uitvoering parkeren’. Vooraf zijn geen monitoringspunten geformuleerd. Er is daarom gekeken naar de voor handen zijnde cijfers, bijzonderheden t.o.v. eerdere invoermomenten, de communicatie en bijeenkomsten en de bijdrage aan de beleidsdoelen.

Per 1 mei 2025 is betaald parkeren ingevoerd in de gebieden:
- Dr. Schaepmanstraat e.o.
- Egelantierstraat e.o.
- Kanaleneiland-Zuid
- Oog in Al
- Elinkwijk (deel)

De invoering in deze gebieden is volgens verwachting en zonder grote afwijkingen ten opzichte van eerdere invoermomenten normaal. In onze evaluatie zijn enkele bijzonderheden naar voren gekomen;
- In Kanaleneiland-Zuid is extra ingezet op informatieverstrekking en dienstverlening;
- De bemensing van de bijeenkomsten is uitgebreid, naast Parkeerbeleid, Vergunningen en Deelvervoer zijn medewerkers van KCC en U-pas aanwezig;
- In de eerste weken na de invoering van het betaald parkeren zijn relatief gezien meer overtredingen geconstateerd dan bij eerdere invoermomenten. Ongeveer een maand na invoerdatum was dit weer op het oude niveau.

Bewonersvragen
De vragen, meldingen en opmerkingen die over IBP mei werden gesteld, verschilden in soort en aantal niet wezenlijk van die bij eerdere invoermomenten. Vragen, opmerkingen en klachten over IBP komen via verschillende kanalen (telefonisch, via utrecht.nl, e-mail en via social media) bij verschillende organisatieonderdelen binnen. Via het online meldingensysteem Signalen, het KCC, wijkbureaus, bibliotheken, bij twee teams van VTH en het team Parkeren Ruimte. Waar mogelijk hebben wij in de toelichting informatie opgenomen over aantallen en soort.

De meest gestelde vragen bij elk invoermoment gaan over de volgende onderwerpen:
- Wanneer krijgt mijn buurt betaald parkeren?
- Waarom komt er betaald parkeren?
- Vergunningaanvragen/kortingsregelingen
- Eigen of gemeenschappelijk parkeervoorzieningen
- Betalingen/intrekkingen (bij start nieuw kwartaal)
- Naheffingen

Bijeenkomsten
In de buurten waar betaald parkeren wordt ingevoerd, houden we inloopbijeenkomsten voor vragen en organiseren we een bijeenkomst waar bewoners en ondernemers hulp kunnen krijgen bij het aanvragen van vergunningen en kortingsregelingen. De opkomst bij deze bijeenkomsten was in lijn met de opkomst bij eerdere invoermomenten (zie toelichting voor aantallen). In Kanaleneiland-Zuid, was de opkomst bij de informatiebijeenkomst relatief laag vergeleken met andere buurten. Naast de reguliere communicatie(middelen) is de dienstverlening als volgt uitgebreid:
- Extra aanwezigheid op wijkbureau Zuidwest voor vragen in november/december 2024;
- Extra ondersteuning bij aanvragen vergunningen en kortingsregelingen in Kanaleneiland t/m december 2025;
- Informatie en probeeraanbod deelvervoer;
- (Extra) inzet collega’s KCC en U-pas bij bijeenkomsten in de buurten.

Bijdrage aan beleidsdoelen
Een toetsing aan beleidsdoelen parkeren (stimuleren duurzaam vervoer, rechtvaardige verdeling parkeerruimte) is voor het invoermoment van mei nog niet goed te doen, omdat de effecten van invoeren pas na langere tijd zicht- en meetbaar zijn. De 1-meting voor de parkeerdruk laten we een half jaar tot een jaar na invoering doen. Voor andere effecten, zoals op het eigen autobezit, gaat er nog meer tijd overheen voordat hier trends te zien zijn die aan IBP kunnen worden gerelateerd. Met de structurele monitoring van IBP vanaf 2026 krijgen we een beter en completer beeld van de effecten van IBP (zie het Uitvoeringsprogramma IBP voor meer informatie over de opzet van de monitoring). Het aantal meldingen van parkeeroverlast zien we wel kort na invoering teruglopen (zie toelichting).

Invoering betaald parkeren per 1 mei 2025 in cijfers

Tabel 1. Toevoeging parkeerplaatsen

Aantal parkeerplaatsen toegevoegd aan areaal betaalde openbare parkeerplaatsen op straat	
Dr. Schaepmanstraat	195
Egelantierstraat	925
Kanaleneiland-Zuid	2695
Oog in Al	2419
Elinkwijk	123
Totaal	**6357**

Tabel 2. Extra aanwezigheid op wijkbureau Zuidwest voor hulp bij aanvragen vergunningen

Aantal bezoekers bijeenkomsten in de buurt			
Parkeergebied	**Aantal adressen**	**Bezoekers inloopavond** (schatting)	**Bezoekers hulpbijeenkomsten** (schatting)
Dr. Schaepmanstraat	190	15	60
Egelantierstraat	1050	(zie Schaepmanstraat)	(zie Schaepmanstraat)
Kanaleneiland-Zuid	3900	30	100
Oog in Al	2280	150	50
Elinkwijk	230	(zie Schaepmanstraat)	(zie Schaepmanstraat)
Totaal	7650	195	210

In totaal zijn er op de dagen in mei en juni 24 bezoekers langs geweest voor vragen over en hulp bij het aanvragen van vergunningen en/of kortingsregelingen. Het aantal bezoekers per dag varieerde van 0 tot 3.

Tabel 3. Aantal meldingen parkeeroverlast

Aantal meldingen parkeeroverlast uit gebieden IBP mei		
Gebied	**1 januari – 30 april 2025**	**1 mei – 21 juli 2025**
Dr. Schaepmanstraat (Julianapark e.o.)	126	170*
Egelantierstraat	184	25
Kanaleneiland-Zuid	419	150
Oog in Al	97	31
Elinkwijk	58	53**

* Het aantal overlastmeldingen is per buurt, de Dr. Schaepmanstraat is een subbuurt van Julianapark e.o. De overlast in de andere subbuurt (Joh. Uitenbogaertstraat) is toegenomen door invoering in de Schaepmanstraat en Egelantierstraat.

** Ook hier geldt dat een deel van Elinkwijk betaald parkeren is geworden. De parkeeroverlast in het overige deel van de buurt blijft bestaan.

1.2. Geplande invoering betaald parkeren op 1 november 2025

Met ingang van 1 november 2025 wordt betaald parkeren ingevoerd in:

- Grauwaart,
- Ina Boudier Bakkerlaan,
- Kanaleneiland Noord, Papendorp,
- Thomas à Kempisplantsoen-Spinozaplantsoen,
- Van Lieflandlaan e.o. en Westraven.

Dit zijn de laatste gebieden van blok 1. Voor elk van deze gebieden hebben we samen met ambtenaren werkzaam in het gebied en belanghebbenden(organisaties) bepaald wat er naast de standaard communicatie en dienstverlening wenselijk is aan buurtspecifieke communicatie en dienstverlening. Zo zijn we tot eind van het jaar regelmatig aanwezig in het wijkbureau in Kanaleneiland voor hulp bij het aanvragen van vergunningen en kortingsregelingen. Daarnaast leveren we per buurt de volgende aanvullende dienstverlening:

- We organiseren informatiebijeenkomsten in buurtcentra in Grauwaart, Kanaleneiland-Noord (2x Hart van Noord) en Spinozaplantsoen (Thomas a Kempis Leerhuis);

- We sluiten aan bij een bijeenkomst/spreekuur van Stichting Al Amal in Kanaleneiland;
- In de kleinere gebieden (Ina Boudier Bakkerlaan, Van Lieflandlaan e.o. en Westraven) krijgen bewoners en ondernemers de gelegenheid een individuele afspraak te maken (fysiek of digitaal). Voor de Ina Boudier Bakkerlaan en de Van lieflandlaan e.o. is bij SSH gepeild wat de specifieke behoeften zijn van de studenten. We maken gebruik van en sluiten waar mogelijk aan bij de communicatie(middelen) van de SSH;
- De ondernemers in Papendorp krijgen ook de gelegenheid een individuele afspraak te maken (fysiek of digitaal). We plannen deze afspraken zoveel mogelijk op locatie.

Wat wij standaard aan communicatie en dienstverlening doen bij invoering van betaald parkeren vindt u in het Uitvoeringsprogramma Invoeren betaald parkeren 2025-2028.

2. Voortgang doorontwikkeling PMS en parkeerapp

Graag informeren wij u over de voortgang van de doorontwikkeling van het Parkeermanagement-systeem en bijbehorende parkeerapp (*webapp 'mijn parkeeractie'*). Om een realistische planning te maken zijn de verbeteringen in het PMS en de parkeerapp ingedeeld in drie scopes: scope 1 betreft alle eisen die gesteld zijn bij de aanbesteding van het systeem, scope 2 zijn de verbeteringen aan eerder opgeleverde functionaliteiten en scope 3 zijn nieuwe wensen, die in een later stadium zijn ontstaan.

Zoals aangegeven in de raadsbrief van 18 april 2025 hebben we de afgelopen maanden prioriteit gegeven aan het op orde brengen van de basis van het parkeermanagementsysteem (scope 1) en de nieuwe functionaliteit 'Bezoeker betaalt' (scope 2). Hieronder lichten we de voortgang en planning toe van de belangrijkste functionaliteiten uit scope 1, 2, en 3. In onderstaande tabellen geven wij een update van wat is gemeld in bijlage 3 van Raadsbrief van 18 april 2025.

Scope 1
Sinds april hebben we voortgang geboekt in scope 1. Het gaat hierbij om de implementatie van basisfunctionaliteiten die in het contract met de leverancier overeengekomen zijn. De planning van scope 1 is niet gewijzigd ten opzichte van de planning in de raadsbrief van 18 april 2025, met uitzondering van het onderdeel wet- en regelgeving (voldoen aan o.a. de Archiefwet en Digitale toegankelijkheid). Hiervan is de geplande uitrol bijgesteld van oktober 2025 naar november 2025.

Voor het toevoegen van de functionaliteit garages, inclusief de migratie van gegevens die nu beheerd worden in een ander systeem, ligt het zwaartepunt van de implementatie in het laatste kwartaal van dit jaar. Op dit moment kunnen we vertraging in de uitrol van garages niet met zekerheid uitsluiten, bijvoorbeeld als gevolg van onverwachte tegenslagen bij de migratie van gegevens. Om dit risico te beheersen zetten we extra capaciteit in voor de migratie. Voor de volledigheid merken we op dat een latere uitrol van de functionaliteit garages geen directe gevolgen heeft voor de invoering van betaald parkeren op straat in de gebieden van blok 2, aangezien het geen betaald parkeren op straat betreft (oid). Uiteraard is de functionaliteit 'garages' wel een belangrijk onderdeel van het totale parkeermanagementsysteem. Een vertraging in de uitrol hiervan, zou betekenen dat we een aantal tijdelijke oplossingen langer in stand moeten houden.

Tabel 4: stand van zaken scope 1 – Intakes en Basisfunctionaliteiten

Categorie	Huidige planning	Planning op 18 april 2025	Stand van zaken 12 september 2025
Intakeproces Het gaat om een ketenbreed intakeproces voor het zo soepel mogelijk doorvoeren van verbeteringen en invoeren van nieuwe parkeerproducten	April 2025	April 2025	**GEREED**

Gehandicaptenkaart en -plaats De functionaliteit gehandicaptenvergunning zit al in het PMS. In de backoffice wordt voor gehandicaptenkaart en -plaats nog gebruik gemaakt van een handmatige verwerking (workaround). De benodigde functionaliteit wordt toegevoegd aan het PMS en alle relevante gegevens worden gemigreerd naar het PMS. De workaround kan dan beëindigd worden.	Juli 2025	Juli 2025	**GEREED**
Zakelijk Alle zakelijke vergunningen staan in het PMS en de bedrijven maken voor de selfservice nu gebruik van de parkeerapp. Wat zakelijke klanten nog niet kunnen is online hun facturen bekijken.	September 2025	September 2025	**Voorbereiding livegang** De leverancier heeft bestaande functionaliteit voor zakelijke klanten. Dit gaan we in september live zetten.
Wet- en regelgeving Overkoepelende eisen om aan te sluiten op wet- en regelgeving, zoals Archiefwet en Digitale toegankelijkheid (WCAG)	November 2025	Oktober 2025	**Bouw loopt** WCAG is afgerond; overige zaken staan op de roadmap en worden in november opgeleverd
Garage Functionaliteit toevoegen aan PMS en migratie van alle gegevens die beheerd worden in huidige workaround voorziening	Vierde kwartaal 2025	Vierde kwartaal 2025	**Toetsing van PMS** In september toetsen of de bestaande functionaliteit van PMS goed genoeg is om onze klanten te bedienen. Zo ja, dan kunnen we eind 2025 gebruik maken van PMS.
Verkeers- en milieu ontheffingen Functionaliteit toevoegen aan PMS en migratie van alle gegevens die beheerd worden in huidige workaround voorziening.	Vierde kwartaal 2025	Vierde kwartaal 2025	**Voorbereiding migratie** De gegevens van Key2Parkeren worden gemigreerd naar CityPermit. Het gaat om 1770 ontheffingen die gedurende 2 maanden overgezet kunnen worden (okt - nov).
Uitfaseren Key2Parkeren Momenteel wordt het oude parkeermanagementsysteem Key2Parkeren alleen nog gebruikt om oude klantdossiers en parkeerproducten te bekijken voor parkeerproducten die nog niet zijn gemigreerd naar het nieuwe PMS.	Vierde kwartaal 2025	-	**Uitfasering is gaande** De isolering van de applicatie is uitgevoerd, waardoor er minder cyberdreiging is De resterende migratie wordt voorbereid: * migratie Garages

Uit deze tabel blijkt dat de planning van 18 april jl. nagenoeg volledig gelijk is gebleven met de actuele planning. Alleen het aansluiten op specifieke wet- en regelgeving is een maand verschoven van oktober naar november 2025.

Nadere toelichting bij drie functies:

- Garages: bij uitloop naar 2026 blijven we huidige werkwijze continueren; de backoffice heeft daar al rekening mee gehouden; de gegevens van key2parkeren moeten dan op een andere plaats beheerd worden. Dit heeft geen impact op de dienstverlening, financiën of capaciteit.
  Om dit risico te voorkomen is inmiddels extra capaciteit in het projectteam opgenomen (tester, analist, product-specialisten).
- Verkeers- en Milieuontheffingen: bij uitloop naar 2026 blijven we de huidige werkwijze continueren; de backoffice heeft daar al rekening mee gehouden; de gegevens worden al buiten Key2Parkeren bewaard.
- Uitfaseren Key2Parkeren: De applicatie Key2Parkeren gaat eind december offline. Als voor de betreffende parkeerproducten de migratie naar PMS nog niet is afgerond, dan heeft dat alleen impact op garage parkeren. Gegevens worden voor eind van het jaar veiliggesteld, zodat de backoffice kan werken zonder Key2Parkeren. Er is al een back-up van de gegevens gemaakt.

Scope 2

De functionaliteit ‘Bezoeker betaalt’ is onderdeel van scope 2. Deze functionaliteit is inmiddels technisch opgeleverd. Het vergroten van de gebruiksvriendelijkheid stond hierbij voorop. In de zomer is de functionaliteit voorgelegd aan inwoners tijdens feedbacksessies, waaronder bijeenkomsten via belangenorganisaties. Inwoners reageren positief op het gebruik van de kortingscode in de parkeerapp. Tegelijkertijd benadrukken ze het belang van ondersteuning voor minder digitaal-vaardigen. In september bespreken we de functionaliteit met de signaleringsgroep, waarin diverse belangengroepen vertegenwoordigd zijn. Conform de planning van april introduceren we ‘Bezoeker betaalt’ in oktober van dit jaar.

Tabel 5: stand van zaken scope 2 – Doorontwikkeling

Categorie	Huidige planning	Planning op 18 april 2025	Stand van zaken 12 september 2025
Oplossen storingen en verbeteren gebruikerservaring	Maart 2025	Maart 2025	**GEREED**
Bezoeker betaalt Nieuwe functionaliteit in de parkeerapp, zodat de bezoeker met korting kan betalen en de bewoner niet hoeft voor te schieten	Oktober 2025	Oktober 2025	**Technisch gereed** Externe feedbacksessies zijn uitgevoerd. In september volgen nog enkele sessies. We zijn bezig met de externe communicatie over de nieuwe functionaliteit van betalen met korting.
Terugkeerpatroon zakelijke vergunningen Nieuwe functionaliteit in de parkeerapp, waarmee een vast parkeerpatroon (bijvoorbeeld elke week op maandagochtend) kan worden ingevoerd	Februari 2026	Februari 2026	**Analyse is gestart** We zijn momenteel met de leverancier in gesprek over de gewenste functionaliteit en de bouw gaat in september starten.
Kentekenwissel zakelijke vergunningen Nieuwe functionaliteit in de parkeerapp, waarmee vergunninghouders kunnen wisselen van kenteken	Q2 2026	Planning nog niet bekend (vermoedelijk Q2 2026)	Geen

Scope 3
De parkeervergunning voor onderwijs is onderdeel van scope 3. De uitrol hiervan stond gepland voor het derde kwartaal 2025. Zoals vermeld in bijlage 2 bij de Raadsbrief van 18 april 2025, hebben we de wenselijkheid onderzocht van één parkeerproduct voor de onderwijssector en de politie. In het kader van standaardisatie en efficiëntie in de uitvoering geven we de voorkeur aan één parkeerproduct boven meerdere parkeerproducten. Dit vraagt echter wel om een besluit door uw raad. U ontvangt hiervoor een separaat voorstel als onderdeel van het raadsvoorstel Verordening Parkeerbelastingen (bij de begrotingsraad). Het parkeerproduct is inmiddels technisch gereed. Zodra u heeft besloten over het voorstel, kan het parkeerproduct voor de onderwijssector en politie uitgerold worden.

Tabel 6: stand van zaken scope 3 – wensen en toezeggingen

Categorie	Huidige planning	Planning op 18 april 2025	Stand van zaken 12 september 2025
Landelijke milieuzone ontheffingen Landelijke milieuzone ontheffingen opnemen in het systeem	Vierde kwartaal 2025	Vierde kwartaal 2025	**Onderzoek bijna afgerond** We blijven in 2026 gebruik maken van CityPermit en dat is er volgens beheer al geschikt voor.
Parkeervergunning voor onderwijs Nieuw parkeerproduct voor de onderwijssector op basis van functionaliteit zakelijke vergunning	Derde kwartaal 2025	Derde kwartaal 2025	**Technisch gereed** De inrichting is technisch gereed. College wil uitrol in jan 2026.

Parkeeroplossing voor politie Afhankelijk van de beleidsmatige keuze kan een nieuw parkeerproduct voor politiemedewerkers ingericht worden op basis van functionaliteit zakelijke vergunning	Vierde kwartaal 2025	Vierde kwartaal 2025	**Technisch gereed** De inrichting (gebaseerd op onderwijsvergunning) is technisch gereed. De tarieven moeten nog vastgesteld worden. College wil uitrol in jan 2026
Parkeervergunning deelauto (vaste plek) Functionaliteit PMS uitbreiden voor deelauto's vaste plek	Nog niet bekend	Nog niet bekend	**Onderzoek loopt** Functionaliteit toevoegen aan PMS om vaste plekken te registreren. De betreffende deelauto's staan al in PMS, maar dan zonder de vaste plek
Parkeervergunning deelauto (freefloat) Ondersteuning gemeentebreed parkeren met deelauto's	Nog niet bekend	Nog niet bekend	**Pilot** Voor de freefloat-pilot maken we gedurende 3 jaar gebruik van landelijke SHPV functionaliteit en na een succesvolle pilot zal het PMS ingezet worden
Parkeervergunning zorgverlener Mogelijke uitbreiding Parkeervergunning Mantelzorg / Thuiszorg - vergunning met andere ambulante zorgverleners	Nog niet bekend	Nog niet bekend	Geen
Flexibele urenvergunning Vergunning voor bedrijven voor een flexibel aantal uren naast de reguliere zakelijke vergunning	Nog niet bekend	Nog niet bekend	**Onderzoek afgerond** er is een positief verlopen onderzoek gedaan naar de bestaande functionaliteit daarvoor in PMS (op basis van soortgelijke functionaliteit in Den Haag en Rotterdam)
Parkeervergunning huur/leenauto's aanpassen naar urenvergunning	Nog niet bekend	Nog niet bekend	Geen
Landelijke digitale Gehandicapten Parkeerkaart (GPK) in de parkeerapp Dit betreft de ParkerenPlus-voorziening van SHPV	Nog niet bekend	Nog niet bekend Streven is 2025	Dit traject zou door beleid gestart worden in juni, maar gaat vermoedelijk starten in september

Verminderen tijdelijke oplossingen
In motie 312 vraagt u aandacht voor het verminderen van tijdelijke, arbeidsintensieve oplossingen bij het onderzoeken van de haalbaarheid van de planning. Zolang bepaalde functionaliteiten nog niet geïmplementeerd zijn in PMS, zijn tijdelijke oplossingen nodig om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen. De tijdelijke oplossingen die betrekking hebben op de gehandicaptenvergunning zijn inmiddels niet meer nodig, nu alles voor deze doelgroep in het parkeermanagementsysteem is opgenomen. Het opheffen van de resterende tijdelijke oplossingen hangt samen met de uitrol van de betreffende functionaliteit, zoals hierboven beschreven. De meest arbeidsintensieve tijdelijke oplossing betreft de facturering van abonnementen voor garages. Aangezien garages onderdeel uitmaakt van scope 1, kunnen we deze tijdelijke oplossing in 2026 afbouwen. In de tabel hieronder staat het overzicht van de huidige, resterende tijdelijke oplossingen.

Doelgroepen	Huidig aantal vergunningen	Verwachte einddatum gebruik tijdelijke oplossing
Incidentele ontheffing (o.a. voor personen die werkzaamheden verrichten)	1770	Q4 2025
Langdurige ontheffing voertuigen		Q4 2025
Garages abonnement bewoner	1359	Q1 2026
Garages abonnement bedrijf		Q1 2026
Garages abonnement overige doelgroepen		Q1 2026
Deelauto's vaste plek	159	Q1 2026

3. Moties en Toezeggingen over parkeren
In de commissie MGOR van 5 juni 2025 heeft de wethouder Mobiliteit een aantal toezeggingen gedaan. In de raad van 12 juni zijn twee moties aangenomen over parkeren (de hierboven beschreven Motie 312 en Motie 306, zie hieronder). Daarnaast stond nog een aantal toezeggingen

open die op andere momenten zijn gedaan. Hieronder lichten we toe hoe we de moties en de toezeggingen hebben beantwoord en uitgewerkt, waarmee de toezegging ons inziens is nagekomen en afgedaan.

3.1. Motie 306 Behoud de vergunning voor thuiszorg en mantelzorg

Uw raad heeft verzocht om de tijdelijke regelingen voor de huidige gebruikers de komende tijd nog te behouden, naast de bestaande kortingsregelingen. Wij zijn daartoe bereid en zullen daar de volgende invulling aan geven:

1. De verwachting is dat de functionaliteit 'Bezoeker betaalt' in het najaar gereed is en dat de thuiszorgmedewerkers en mantelzorgers er vanaf dat moment, maar zeker vanaf 1 januari 2026, gebruik van kunnen maken. Hiermee is bewerkstelligd dat het niet meer nodig is dat alleen de zorgbehoevende met de webapp dient te betalen maar ook de zorgverlener dat kan. Onnodige belasting van zorgbehoevende bewoners wordt hiermee voorkomen.
2. Naast de korting waarvan de zorgverlener straks zelf gebruik kan maken, blijft ook de huidige mogelijkheid bestaan waarbij een bewoner met korting de parkeerkosten van de zorgverlener kan betalen.
3. We zijn bereid na 1 januari 2026 een overgangsperiode te hanteren van een jaar. Dit betekent dat het voor de huidige gebruikers nog tot 1 januari 2027 mogelijk blijft om naast de kortingsregeling gebruik te maken van de parkeervergunning voor artsen/verloskundigen en de terminale mantelzorgvergunning. Daarna zal deze niet meer worden verlengd.
4. We zullen de huidige vergunninghouders in het najaar op de hoogte brengen van het in werking treden van de definitieve oplossing via de 'Bezoeker betaalt-module' en toelichten dat tot 1 januari 2027 sprake is van een overgangsperiode waarbij men zowel van de kortingsregeling als van de tijdelijke vergunning gebruik kan maken.
5. Vanaf 1 januari 2026 zullen nieuwe aanvragen voor een tijdelijke vergunning voor thuiszorg of mantelzorg niet meer worden toegekend en geldt alleen de kortingsregeling.
6. Op verzoek van belangenorganisaties zullen we de huidige randvoorwaarde voor het ontvangen van de kortingsregeling voor thuiszorg en mantelzorg (brief erkende zorginstelling dat men zorg ontvangt) in de Nadere regel verruimen met het voldoen aan één van de volgende voorwaarden:
   - Wmo-beschikking (besluit/brief waarin staat dat men thuishulp krijgt bij het huishouden, persoonlijke zorg of begeleiding vanuit de Wmo);
   - Wlz-indicatie (Wet langdurige zorg);
   - Een verklaring van Mantelzorg Utrecht waaruit blijkt dat de mantelzorger daar ingeschreven staat.

Voor het verbreden van de definitie voor thuiszorg en mantelzorg is aanpassing van de Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen door het college nodig. Dit zal in het najaar 2025 plaatsvinden.

3.2. Parkeervergunning voor onderwijs en politie

In het coalitieakkoord Investeren in Utrecht - Coalitieakkoord Utrecht 2022-2026 is opgenomen dat scholen de mogelijkheid moeten krijgen om tegen gereduceerd tarief parkeervergunningen aan te vragen voor medewerkers die niet in Utrecht wonen en een lange reistijd hebben. Dit heeft geresulteerd in een parkeervergunning met een verlaagd tarief met voorwaarden zoals die zijn aangegeven in de raadsmotie M414 Verbeter de 'parkeervergunning onderwijs' - U-reka Gemeente Utrecht. Daarnaast is in maart 2024 motie (M170 Kom tot een oplossing met de politie) aangenomen over het vinden van een parkeeroplossing voor politiemedewerkers in gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd. Hieropvolgend is met vertegenwoordigers vanuit de politie afstemming gezocht over de voorwaarden die gelijk zullen zijn aan die voor het onderwijspersoneel. Dit heeft ertoe geleid dat het per 1 januari 2026 mogelijk is voor medewerkers van onderwijs en politie tegen gereduceerd tarief een parkeervergunning aan te vragen. Over het tarief van deze vergunning neemt uw raad bij het vaststellen van de parkeerbelastingverordening een besluit. Het college zal de voorwaarden voor afgifte van de vergunningen opnemen in de wijziging van de Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen. Dit zal gelijktijdig plaatsvinden met de aanpassing van de regeling voor thuis- en mantelzorg.

Vergelijking met andere gemeenten

Wat betekent het als je lagere tarieven hanteert voor bezoekers van bewoners (zoals bijv. gemeente Rotterdam en Den Haag) en wat is het effect daarvan op het systeem?

Uit onderzoek naar tariefstelsel voor bezoekers van bewoners in Utrecht, Amsterdam, Den Haag en Rotterdam blijkt dat een goede vergelijking niet mogelijk is. Er is sprake van grote verschillen waar het gaat om:

- Aantal en omvang van de tariefsgebieden;
- Aantal uren waarvoor men korting krijgt;
- Kortingspercentages;
- Vaste kosten;
- Venstertijden (dagen en uren wanneer betaald moet worden);
- Betalen op feestdagen.

Amsterdam kent bijvoorbeeld een laag tarief van € 0,10 per uur, maar dit is alleen het geval bij een specifiek sportcomplex en een begraafplaats. Rotterdam heeft gemiddeld lagere tarieven, maar er is vrijwel in de hele stad dagelijks sprake van betaald parkeren tussen 09:00-23:00 uur.

Utrecht kent, rekening houdend met de 50% korting voor bezoekers, hogere parkeertarieven dan de overige 3 steden. Daar staat tegenover dat Utrecht in een groot deel van het betaald parkeergebied veel kortere venstertijden heeft. In veel gebieden is dat van maandag t/m vrijdag van 06:00-11:00 uur in de ochtend. Dit geldt ook voor alle nog uit te breiden gebieden met betaald parkeren. Deze korte venstertijden biedt de meeste bezoekers de kans om dagelijks gratis te parkeren. De meeste bezoeken vinden na 11:00 uur in de ochtend en in het weekend plaats.

Onderstaand overzicht geeft aan wat de verhouding is tussen de totale inkomsten kortparkeren en het aandeel bezoekers van bewoners daarvan in de eerste half jaar van 2025.

Totaal:	21,8 miljoen euro (waarvan 8% bezoek bewoners), verdeeld over:
Centrum:	16% (waarvan 3% bezoek bewoners)
Schil centrum:	43% (waarvan 9% bezoek bewoners)
Buiten centrum:	41% (waarvan 8% bezoek bewoners)

Voorbeeld: In 2025 verwachten we ca 3,5 miljoen aan inkomsten uit bezoekers bewoners. Een verhoging van de bezoekerskorting van 50% naar 75% betekent - bij gelijkblijvende venstertijden - een vermindering van inkomsten van circa € 1,8 miljoen op jaarbasis.

De conclusie is dat op basis van een vergelijking met andere steden niet blijkt dat bezoekers van bewoners in Utrecht voor parkeren op straat duurder uit zijn dan in andere steden. Hoewel de uurtarieven hoger zijn, is meestal sprake van aanzienlijk kortere venstertijden. Dit betekent dat bezoekers van bewoners in Utrecht (veel) meer mogelijkheden hebben om gratis te parkeren dan in andere steden.
Het aanpassen van tarieven heeft op zowel het tarief- als het parkeermanagementsysteem nauwelijks effect. De daarvoor benodigde handelingen zijn beperkt. Het is niet in te schatten in welke mate lagere tarieven een verkeers-aantrekkende werking hebben.

3.3. U Pas

Een tegemoetkoming voor mensen met een laag inkomen was al voorzien in het coalitieakkoord en is geregeld via een tegemoetkoming van parkeerkosten via de U-pas. Dit is een oplossing buiten het parkeermanagementsysteem om omdat het koppelen van beide systemen complex is en hoge kosten met zich meebrengt. In de commissie MGOR van 5 juni 2025 is toegezegd te bezien of optimalisaties mogelijk zijn in het aanvraagproces van deze tegemoetkoming. Het aanvraagproces is al zeer laagdrempelig ingericht. Wel zagen we mogelijkheden om de communicatie over de regeling te verbeteren en dat is meteen doorgevoerd. Hieronder zetten we alles op een rij omtrent de U pas in relatie tot mobiliteit.

Mogelijkheden met de U pas voor tegemoetkomingen in mobiliteitskosten
De U pas is beschikbaar voor inwoners met een inkomen tot maximaal 125% van het wettelijk minimumloon. Volwassenen krijgen een budget van 150 euro per jaar, waarvan maximaal 105 euro ingezet mag worden voor mobiliteit. Het mobiliteitsbudget is beschikbaar voor:

- Een tegemoetkoming in de kosten voor een bewonersvergunning (parkeerplaats). Het bedrag dat de inwoner wil aanvragen is volledig vrij tot een maximum van 105 euro per jaar (en uiteraard voor zover de inwoner nog tegoed heeft op zijn/haar U pas).

- Openbaar vervoer. Op specifieke plekken kan een U pas houder het mobiliteitsbudget laden op de OV-chipkaart. Er staan 42 van deze laadpalen in de stad; de meest gebruikte laadpaal staat in de hal van het Stadskantoor.

Naast deze mogelijkheden vanuit het U pas mobiliteitsbudget, kan de U pas gebruikt worden voor het verkrijgen van korting bij het aanschaffen van een fiets of het gebruik van een deelfiets of deelauto. Dit gaat dus niet ten koste van het beschikbare U pas mobiliteitsbudget. Op vertoon van de U pas zijn de volgende kortingen beschikbaar:
- Aanschaf van een fiets voor 30 euro;
- 75% korting op gebruik van een deelfiets of een deelauto bij aanbieder Dott. Hierover is de raad geïnformeerd per brief van 11 februari 2025.

Aanvraagproces voor een tegemoetkoming in de kosten voor een bewonersvergunning
Bewoners vragen eerst hun bewonersvergunning voor een parkeerplaats aan via de parkeerapp. Omdat deze vergunning betaald moet worden via iDeal (en er geen technische koppeling is tussen de parkeerapp en de U pas regeling), is het niet mogelijk om bij de aanvraag direct de U pas tegemoetkoming te verlenen. Die tegemoetkoming kan na het verkrijgen van de parkeervergunning aangevraagd worden via de U pas regeling. Bij het aanvragen van de tegemoetkoming hoeven geen bewijsstukken te worden toegevoegd; de gemeente checkt in de backoffice of de aanvrager daadwerkelijk een parkeervergunning heeft. Indien de tegemoetkoming wordt toegekend, wordt meteen het volledige bedrag uitgekeerd (dus niet alleen voor het betreffende kwartaal, maar direct het volledige aangevraagde bedrag voor het gehele jaar).
In gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd, zijn medewerkers in het betreffende gebied aanwezig op het wijkbureau en bij organisaties in de buurt. Zo zijn (onder andere) t/m december 2025 elke eerste dinsdag van de maand extra medewerkers van VTH en WenI aanwezig op het wijkbureau. Zij kunnen inwoners helpen met het aanvragen van een parkeervergunning of het aanvragen van parkeerkorting.
Hulp voor minder-digivaardige inwoners is bovendien structureel mogelijk in het Stadskantoor, in het wijkbureau en in de bibliotheken.

Verbetering communicatie
Om de U pas regeling voor een tegemoetkoming in de mobiliteitskosten bekendheid te geven, zijn onlangs verbeteringen doorgevoerd. Zo staat de regeling nu beter op de website van U Pas, op de website van de gemeente en in de wijkberichten invoering betaald parkeren.

Gebruik van de regeling
De regeling bestaat sinds 1 april 2025 en tot 16 mei 2025 waren 333 aanvragen ingediend. Hierbij werd de vergoeding 277 keer toegekend. In vrijwel alle gevallen waarin niet is toegekend, had de betreffende inwoner geen budget meer beschikbaar op zijn of haar U pas.

3.4. Stand van zaken van de gesprekken met U op Leeftijd over verbeteren van de dienstverlening
We zijn een signaleringsgroep gestart waarin verschillende belangenorganisaties vertegenwoordigd zijn. Bijeenkomsten met de signaleringsgroep worden elke 6 tot 8 weken georganiseerd. De groep is nu eenmaal bijeen geweest, eenmaal waren er geen aanmeldingen en is de bijeenkomst geannuleerd en op 15 september a.s. is de volgende bijeenkomst.
De signaleringsgroep bespreekt signalen rondom parkeren en dienstverlening. Signalen die meerdere keren zijn genoemd: de wens om meer dienstverlening in het wijkbureau, verzoek om duidelijker voorlichtingsmateriaal (ook in andere talen) en de zorg dat mantelzorgers niet meer langskomen omdat voor parkeren betaald moet worden.
We hebben de signaleringsgroep begin juni geïnformeerd over de mogelijkheid om hulp te krijgen bij het aanvragen van vergunningen of korting op wijkbureau Kanaleneiland.

3.5. Fysieke dienstverlening voor minder-digivaardige inwoners en de toepasbaarheid van de conclusies uit het onderzoek Publieksdienstverlening
In het debat van 5 juni 2025 heeft de raad gewezen op het belang van fysieke loketten voor inwoners die moeite hebben met de digitale parkeerapp. Daar wordt veel aandacht aan besteed, waarover hieronder meer. Het is hierbij van belang te vermelden dat de recente bezuinigingen flink hebben

ingegrepen in de mogelijkheden voor fysieke dienstverlening. Zo verdwijnt in 2026 de nieuwsbrief Utrecht, bieden we geen ondersteuning meer via onze social kanalen en sluiten we de fysieke ondersteuningskanalen van het KCC op woensdag- en vrijdagmiddag. Op die middagen sluiten ook sommige Wijkbureaus.
Desalniettemin zetten we de mogelijkheden die er zijn volop in om inwoners te ondersteunen en daar is hulp bij digitale dienstverlening een belangrijk onderdeel van. Uit het recente onderzoek Publiekdienstverlening komt naar voren dat hulp bieden aan minder digitaal vaardigen niet een ‘one size fits all’ oplossing heeft. Dit is altijd maatwerk gelet op de omstandigheden. Er zijn drie relevante adviezen naar voren gekomen:

1. *Regie op informatievoorziening in de wijk.*
   Zorg dat in de wijk beter zichtbaar is waar hulp te verkrijgen is. Hier lopen in de organisatie verschillende trajecten voor (binnen Publiekszaken, Maatschappelijke Ontwikkeling, Communicatie, Wijken en Ruimte), maar hierop wordt geen regie gevoerd. Dit jaar verkent de afdeling Publieksdienstverlening of regie gaat bijdragen in het meer voorspelbaar worden in een wijk waar informatie te verkrijgen is en ervoor kan zorgen dat we een evenwichtige balans vinden in ons hulpaanbod. Het doel is niet om meer loketten te creëren maar juist om de loketten beter op elkaar af te stemmen, waardoor het voor een wijk veel voorspelbaarder wordt waar men voor hulp terecht kan.
2. *Versterken van de basis voor een consistent, inclusief en doordacht ontwerp van digitale dienstverlening.*
   Om inclusieve en gebruiksvriendelijke digitale dienstverlening te realiseren, is het essentieel om inwoners al vroeg en structureel te betrekken in het ontwerp- en uitvoeringsproces van digitale producten en diensten. In de Utrechtse uitvoeringspraktijk zien we veel goede voorbeelden waarin dit gebeurt. Zo worden in verschillende projecten de principes van Design Thinking toegepast en zien we ook dat gebruikersonderzoek steeds vaker onderdeel is van digitaliseringsprojecten. In 2026 wordt dit een standaard werkwijze bij alle digitale dienstverlening. Bij de parkeerapp is vanaf de start gebruik gemaakt van gebruikerstesten en feedbackrondes; reacties van inwoners zijn meegenomen in de uiteindelijke ontwerpen van functionaliteiten.
3. *Versterken van kennis over het betrekken van inwoners.*
   Binnen de gemeente Utrecht zien we een patroon dat bij digitaliseringsprojecten telkens opnieuw gezocht wordt naar welke inwoners betrokken moeten worden bij de ontwikkeling van nieuwe digitale diensten. Er is geen centrale kennisbank met toegankelijke en gedragen persona’s of overzicht van beschikbare focusgroepen. Dit leidt tot inefficiëntie, versnippering en het risico dat de behoeften van bepaalde (kwetsbare) groepen onvoldoende worden meegenomen. Bij de ontwikkeling van de parkeerapp is regelmatig overleg met relevante belangengroepen: U op leeftijd, Solgu en Mantelzorg Nederland.

Naast de structurele loketten in de wijken, wordt extra ondersteuning ingezet zodra in een buurt betaald parkeren wordt ingevoerd. We kijken per buurt welke fysieke ondersteuning nodig is. Hierbij maken we gebruik van onze ervaringen uit de afgelopen maanden, waarbij medewerkers van VTH en Werk en Inkomen aanwezig waren in het Wijkbureau Kanaleneiland. Het was waardevol om bezoekers direct te kunnen ondersteunen, hoewel het tegelijkertijd een forse capaciteitsinzet is voor een zeer beperkt aantal bezoekers. In de eerste 25 werkdagen vanaf de invoering betaald parkeren kwamen er 24 bezoekers, verdeeld over 13 werkdagen. Op 12 werkdagen kwamen er dus geen bezoekers. De meeste bezoekers (10) hadden algemene vragen over waarom betaald parkeren in de stad wordt ingevoerd. Acht bezoekers vroegen ondersteuning bij het gebruik van de parkeerapp en het aanvragen van een vergunning en drie bezoekers hadden een vraag over hun gehandicaptenparkeerkaart. De overige drie bezoekers hadden een vraag over de administratieve verwerking.
Eerder in deze brief – onder het kopje geplande invoering betaald parkeren per 1 november 2025 – is aangegeven op welke wijze de fysieke ondersteuning is verstevigd vanaf 1 november a.s..

4. Raadsvraag over naheffingen

Tijdens de commissievergadering over de Jaarstukken 2024 op 19 juni zijn door de VVD-fractie enkele vragen gesteld over naheffingen op de feestdagen en begroting van de parkeergarages.

4.1. Naheffingen op de feestdagen

Sinds 1 januari 2023 is in Utrecht het reguliere parkeerregime ook van toepassing op feestdagen. Dit betekent dat er, net als op reguliere dagen, handhaving plaatsvindt. In onderstaande tabel zijn de aantallen naheffingen op feestdagen in 2023 en 2024 naast elkaar weergegeven. In 2023 is besloten niet handhavend op te treden tijdens Kerst en Oud en Nieuw vanwege problemen met de destijds recentelijk gelanceerde parkeerapp. In 2024 gold op alle feestdagen, inclusief Kerst en Oud en Nieuw, het normale parkeerregime met reguliere handhaving

Feestdagen	2023 Aantal naheffingen	2024 Aantal naheffingen
Eerste Paasdag	92	105
Tweede Paasdag	866	1261
Eerste Kerstdag*	-	1669
Tweede Kerstdag	-	1248

Het aantal naheffingen op eerste paasdag in 2024 is vrijwel gelijk aan dat van 2023. Op Tweede Paasdag waren er in 2024 echter 1,5 keer zoveel naheffingen als in 2023. Dit verschil, tussen Eerste en Tweede Paasdag, komt doordat op zondag – waarop Eerste Paasdag valt – in grote delen van Utrecht geen betaald parkeren geldt. Daarnaast vergelijken we de cijfers met het gemiddelde aantal naheffingen op reguliere (werk)dagen. In 2024 vielen de Kerstdagen op een woensdag en donderdag.

	2023		2024	
Feestdagen	Aantal naheffingen	Gemiddelde naheffingen reguliere dag	Aantal naheffingen	Gemiddelde naheffingen reguliere dag
Eerste Paasdag	92	93	105	111
Tweede Paasdag	866	414	1261	536
Eerste Kerstdag*	-		1669	544
Tweede Kerstdag	-		1248	515
** 24 en 25 december 2024 vielen op woensdag en donderdag*				

In 2024 zijn er 1669 naheffingen geregistreerd op Eerste Kerstdag en 1248 op Tweede Kerstdag. Dat is respectievelijk drie keer en anderhalf keer zoveel als het gemiddelde aantal naheffingen op een doorsnee woensdag en donderdag in 2024.

4.2. Begroting en realisatie van de parkeergarages

Aan de batenkant zien we bij de openbare garages in 2024 een stijging van bijna 40% ten opzichte van de oorspronkelijke raming (van 7,3 miljoen naar 10,1 miljoen). Ook bij de belanghebbendengarages is sprake van een toename van bijna 30% (van 0,41 miljoen naar 0,53 miljoen). De verklaring voor de hogere opbrengsten is op te splitsen in twee onderdelen en hangt samen met verschillende factoren:

Hogere opbrengsten uit openbare garages

- Openbare garages hebben ongeveer 1,2 miljoen euro meer opgeleverd dan oorspronkelijk begroot. De grootste opbrengsten vielen in de maanden september, oktober en november, die traditioneel drukker zijn qua gebruik van parkeergarages. Dit komt door verschuivingseffecten doordat het aantal parkeeracties op straat in het A1/A2-tariefgebied is afgenomen en gedeeltelijk is verschoven naar de (gemeentelijke) parkeergarages in dit gebied;
- P+R-locaties hebben circa 400k euro meer opgebracht dan begroot, met ook hier de piek in september, oktober en november;
- Springweggarage heeft meer opgeleverd dan in de oorspronkelijke businesscase werd verwacht. De garage is pas vanaf september 2024 in beheer van de gemeente. Ten tijde van het opstellen van de begroting waren de exacte inkomstencijfers van deze garage nog niet bekend, waardoor de opbrengsten conservatief zijn ingeschat. Pas later in het jaar, toen de eerste volledige exploitatiecijfers beschikbaar kwamen, bleek dat de opbrengsten hoger uitvielen dan eerder begroot;
- Incidentele opbrengsten uit uitrijkaarten (2022/2023) hebben aanvullend bijgedragen aan het positieve resultaat.

Hogere opbrengsten uit belanghebbende garages
Uit vergelijking met de realisatie in voorgaande jaren blijkt dat het niveau in 2023 vergelijkbaar was. Er is in 2024 dus geen sprake van een onverwachte stijging in de inkomsten. De begroting is hier de afgelopen jaren niet structureel op aangepast en kan op termijn worden geactualiseerd om beter aan te sluiten bij de realisatie.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	4898
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	25 september 2025
Agendapunt	3.3
Titel	Raadsbrief Lidmaatschap coöperatie Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV)
ID	5126
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Maatoug
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	25 september 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	Jacqueline Pieters	**Datum**	16 juni 2025
E-mail	Jacqueline.pieter@utrecht.nl	**Kenmerk**	30568419
Type brief	Voorhangprocedure	**Onderwerp**	Lidmaatschap coöperatie Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV)
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

In deze brief informeren wij u over ons voornemen en onze overwegingen daarbij om als gemeente lid te worden van de Coöperatie Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten U.A (SHPV). Het SHPV is een landelijke coöperatie van en voor gemeenten die een digitaal platform beheert voor het ontsluiten en afhandelen van parkeer- en verblijfsrechten. De gemeente Utrecht maakt al jaren gebruik van deze diensten maar is nog geen lid van de coöperatie. Als lid hebben we inspraak en zeggenschap op de uitvoeringsagenda en strategie van het SHPV. Aan het lidmaatschap zijn geen extra kosten verbonden. Als bijlage bij deze brief vindt u de Statuten van het SHPV.

Conform artikel 169 lid 4 Gemeentewet leggen we in deze brief en bijlagen dit voornemen aan u voor (voorhangprocedure). Overeenkomstig de afspraken van de voorhangprocedure stellen wij u hierbij in de gelegenheid om eventuele wensen en bedenkingen binnen veertien dagen na verzending van deze brief kenbaar te maken bij het college (p/a stafbureau gemeentesecretaris sg@utrecht.nl).

Aanleiding

Het SHPV is een landelijke coöperatie U.A. (met uitsluiting van aansprakelijkheid). De leden van SHPV bestaan uitsluitend uit Nederlandse gemeenten. Een coöperatie is een speciale vereniging, die overeenkomsten aangaat met en voor haar leden. Een coöperatie behartigt de zakelijke belangen van haar leden voor een bepaalde activiteit, zoals in dit geval op het gebied van parkeren en verblijfsrechten (zoals ontheffingen nul-emissie zone). De hoogste zeggenschap ligt doorgaans bij de Algemene Ledenvergadering (ALV).

Uit de statuten van SHPV volgt dat zij voor haar leden overeenkomsten sluit met derden (providers). De gemeente Utrecht is nog geen lid van de coöperatie maar maakt wel al jaren gebruik van de diensten en heeft een aansluitingsovereenkomst die als een overeenkomst van opdracht kwalificeert. Op basis van deze overeenkomst verleent SHPV namelijk bepaalde diensten aan de gemeente waar de gemeente op jaarbasis circa EUR 150.000,- incl. btw voor betaalt. Dit is aanbestedingsrechtelijk

toegestaan omdat sprake is van een zogenaamde ‘SAS-dienst’ (sociale en andere specifieke diensten).

Artikel 2:53 derde lid van het Burgerlijk Wetboek (BW) schrijft voor dat coöperaties met niet-leden dezelfde overeenkomsten als met hun leden mag sluiten, mits dat in de statuten is bepaald. Dat is het geval. In de statuten van SHPV staat dat zij ook taken voor niet-leden mag uitvoeren mits dat in het belang van de leden is en de uitvoering voor de leden niet van ondergeschikte betekenis is. Dat is in lijn met artikel 2:53 vierde lid BW. Dat de uitvoering niet van ondergeschikte betekenis mag zijn, is hier het knelpunt. Van de aangesloten gemeenten is nu ongeveer de helft daadwerkelijk lid. Daarmee nadert het SHPV de grens van wat zij nog rechtmatig mag doen. Voor het voortbestaan van de coöperatie is het daarom noodzakelijk dat alle gemeenten die (aansluit)overeenkomsten met haar hebben gesloten ook daadwerkelijk lid worden van de coöperatie.

Wij hebben als college het voornemen uitgesproken om het lidmaatschap te gaan voorbereiden.

Diensten
Het grootste deel van onze fiscale parkeerinkomsten genereren we via belproviders. Het SHPV verzorgt voor de gemeente Utrecht het belparkeren via alle Nederlandse belproviders. De automobilist meldt zich via zijn smartphone aan en af voor een parkeerplaats. In het NPR (nationaal parkeerregister) worden real time alle parkeerrechten geregistreerd. Belproviders innen de parkeerkosten van hun klanten. De facturering aan de providers verloopt via het SHPV. De gemeente hoeft daardoor niet zelf afspraken te maken met de verschillende providers en profiteert van collectieve tarieven.
Het SHPV onderhandelt namens gemeenten over de tarieven en aansluitkosten voor providers

Daarnaast biedt het SHPV een Centraal loket voor het verlenen van ontheffingen aan bedrijfswagens en vrachtauto’s voor de nul-emissie zone. Per 1 juli 2025 sluiten we een overeenkomst met het SHPV om gebruik te maken van dit loket.

Het SHPV is opdrachtgever aan de Dienst Wegverkeer (RDW) voor de technische ondersteuning van de diensten. In de gemeente Utrecht gebruiken we de diensten van SHPV en RDW voor digitale parkeervergunningen, ontheffingen en met name het kort parkeren op straat (belparkeren).

We hebben de diensten van het SHPV nodig. Het SHPV biedt steeds meer landelijke diensten aan die relevant zijn voor de gemeente Utrecht. Door het lidmaatschap krijgen we invloed op het beleid en de strategie, de uitvoeringsagenda en de tarieven van SHPV. Als lid kunnen we onze wensen op de agenda zetten.

Meer informatie: SHPV - Parkeren en Verblijven

Kosten
De kosten en baten van het bovenstaande zijn reeds gedekt binnen de lopende parkeerbegroting en overeengekomen in de overeenkomst die met het SHPV is gesloten. Aan het lidmaatschap zijn geen aanvullende kosten verbonden.

Vervolgproces

Als we na afweging van uw wensen en bedenkingen definitief besluiten om lid te worden, dienen we een schriftelijke aanvraag in bij het bestuur van de coöperatie SHPV. Dat bestuur neemt hierop een besluit en stelt de gemeente hiervan in kennis.

Wij zien uw eventuele wensen en bedenkingen graag tegemoet en vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

corporate
real estate

AFSCHRIFT

AKTE VAN STATUTENWIJZIGING
Coöperatie Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten U.A.

op 31 mei 2024 verleden, voor
mr. L.L.B.M. Sturm, notaris te Amsterdam

Core Notariaat
Rietlandpark 301 • 1019 DW Amsterdam • KvK 65242521 • +31 (0)20 30 30 300

Core Notariaat is the trade name of the private company with limited liability: Core Notariaat B.V., with statutory seat in Amsterdam, the Netherlands, which company shall operate as the sole contracting agent. All services are governed by the general terms and conditions of Core Notariaat B.V., which include amongst others a limitation of liability. The general terms and conditions have been deposited at the trade register of the Chamber of Commerce in the Netherlands and can be consulted via www.core-notariaat.com.

STATUTENWIJZIGING

(Coöperatie Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten U.A.)

Heden, eenendertig mei tweeduizend vierentwintig, verscheen voor mij, mr. Lucas Leopoldus Bernadette Maria Sturm, notaris te Amsterdam:

de heer mr. Alan Boekholt, geboren te Odoorn op drie januari negentienhonderd tweeëntachtig, met kantooradres Rietlandpark 301, 1019 DW Amsterdam, werkzaam bij de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Core Notariaat B.V., statutair gevestigd te Amsterdam, te dezen handelend als gevolmachtigde van:

Coöperatie Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten U.A., een coöperatie, statutair gevestigd te Lathum, kantoorhoudende te Plein 18 A, 2511 CS 's-Gravenhage, ingeschreven in het handelsregister onder nummer 50371371,

hierna te noemen: "de coöperatie".

De verschenen persoon, handelend als gemeld, verklaart het volgende:

- dat de algemene ledenvergadering van de coöperatie schriftelijk buiten vergadering heeft besloten tot wijziging en algehele opnieuw vaststelling van de statuten van de coöperatie; en
- dat de statuten van de coöperatie zijn vastgesteld bij haar oprichting bij akte verleden voor mr. A.D. Plaggemars, notaris te Enschede, op tweeëntwintig juni tweeduizend tien, welke statuten sindsdien niet zijn gewijzigd.

Van gemeld besluit tot statutenwijziging en gemelde machtiging blijkt uit een aan deze akte te hechten geschrift.

Vervolgens verklaarde de verschenen persoon, handelend als gemeld, de statuten van de coöperatie te wijzigen en algeheel opnieuw vast te stellen als volgt:

STATUTEN

Naam en zetel.

Artikel 1.

1. De coöperatie draagt de naam:
   Coöperatie Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten U.A.
2. De coöperatie is gevestigd in de gemeente 's-Gravenhage.

Doel.

Artikel 2.

1. De coöperatie heeft als doel te voorzien in de stoffelijke behoeften van haar leden, krachtens met hen gesloten overeenkomsten, in het bedrijf dat zij te dien einde te hunnen behoeve uitoefent of doet uitoefenen, zulks in overeenstemming met artikel 2:53 lid 1 van het Burgerlijk wetboek.
2. De coöperatie bereikt haar doel door het ondersteunen van gemeenten bij de uitvoering van beleid en publieke taken op het gebied van mobiliteit waaronder begrepen maar niet beperkt tot parkeren en verblijven, het hiervoor verzorgen of beheren van geld- en informatiestromen en het stimuleren van landelijke standaards en innovaties op het gebied van mobiliteit.
3. De coöperatie verricht haar taken hoofdzakelijk voor de leden maar kan taken zoals zij die voor de leden uitvoert ook voor anderen uitvoeren zolang dat in het belang van de leden is en de uitvoering voor de leden niet slechts van ondergeschikte betekenis is.
4. Voor de uitvoering van haar taken sluit de coöperatie overeenkomsten met elk van de leden. Hierin staat aangegeven welke taken en onder welke voorwaarden deze zullen worden uitgevoerd.
5. De coöperatie zal bij het nastreven van haar doelstellingen rekening houden met de belangen van de leden.
6. De coöperatie kan in het kader van haar doelstelling ten behoeve van de leden rechten bedingen.
7. De coöperatie kan krachtens besluit van de Algemene Vergadering ten laste van de leden verplichtingen aangaan.

Lidmaatschappen.

Artikel 3.

1. De coöperatie kent leden.
2. Leden van de coöperatie kunnen slechts zijn:
   - Nederlandse gemeenten:
   - vennootschappen waarvan een Nederlandse gemeente middellijk onmiddellijk alle aandelen houdt;
   - coöperaties en verenigingen van Nederlandse gemeenten voor zover deze uitsluitend uit gemeenten bestaan.

   Deze twee laatsten voor zover zij taken uitvoeren in het belang van de leden van de coöperatie en zij een mandaat hebben om de bij hen aangesloten gemeenten als lid van de coöperatie te vertegenwoordigen.
3. Private partijen kunnen geen lid zijn.
4. Het lidmaatschap met alle daaraan verbonden rechten en verplichtingen is slechts overdraagbaar met goedkeuring van de Algemene Vergadering. Het lidmaatschap gaat over ten gevolge van gemeentelijke herindeling.

Toelating van de leden.

Artikel 4.

1. Partijen die voldoen aan één van de kwalitatieve eisen van artikel 3 lid 2 van deze statuten kunnen bij aanvraag tot het lidmaatschap ingediend bij het Bestuur door het

Bestuur worden toegelaten als lid.

2. De leden worden door het Bestuur in kennis gesteld van de toelating van een nieuw lid.
3. Het Bestuur kan besluiten om een besluit over de toelating van een lid voor te leggen aan de Algemene Vergadering.
4. In deze statuten wordt onder "schriftelijk" mede verstaan elk via gangbare communicatiekanalen overgebracht en op schrift ontvangen bericht.

Ledenregister.

Artikel 5.

Het Bestuur houdt een ledenregister bij waarin de namen en adressen van de leden van de coöperatie, de datum van het begin en het einde van het lidmaatschap alsmede de wijze waarop het lidmaatschap werd beëindigd, zullen worden opgenomen.

Einde lidmaatschap, opzegging, schorsing en ontzetting.

Artikel 6.

1. Het lidmaatschap van een lid eindigt in geval van:
   a. opzegging door de coöperatie overeenkomstig de bepalingen van artikel 7;
   b. opzegging door het lid overeenkomstig de bepalingen van artikel 8;
   c. ontzetting van een lid overeenkomstig de bepalingen van artikel 9;
   d. het ophouden te bestaan van een lid, tenzij de Algemene Vergadering overgang van het lidmaatschap naar de rechtsopvolger van het lid goedkeurt;
   e. een juridische fusie of een juridische afsplitsing waarbij de coöperatie partij is en ten gevolge waarvan de coöperatie ophoudt te bestaan.

Artikel 7.

1. Het Bestuur kan namens de coöperatie het lidmaatschap opzeggen indien:
   a. het lid failliet gaat, wordt ontbonden, surséance van betaling heeft gekregen, of gelijkwaardige maatregelen naar buitenlands recht zijn genomen;
   b. het lid niet aan zijn verplichtingen jegens de coöperatie voldoet;
   c. het lid niet langer voldoet aan een of meer van de vereisten voor het lidmaatschap zoals in artikel 3 lid 2 van deze statuten beschreven.
2. In de gevallen als bedoeld in lid 1 van dit artikel, zal het Bestuur aan het betreffende lid van zijn besluit tot opzegging schriftelijk kennis geven onder vermelding van de redenen voor de opzegging en de datum waarop het lidmaatschap eindigt. Het Bestuur kan de datum van beëindiging bepalen.
3. Een lid aan wie een kennisgeving is gedaan tot opzegging van het lidmaatschap als bedoeld in lid 1 van dit artikel, kan door het Bestuur worden geschorst.

Artikel 8.

1. Een lid kan zijn lidmaatschap opzeggen tegen het einde van een kalenderjaar met inachtneming van een opzegtermijn van tenminste drie maanden. Een lid heeft evenwel het recht zijn lidmaatschap met onmiddellijke ingang te beëindigen:
   a. indien van een lid in redelijkheid niet kan worden gevergd het lidmaatschap te laten voortduren;
   b. binnen een maand na kennisneming of kennisgeving van een besluit tot beperking van zijn rechten of verhoging van zijn verplichtingen, in welk geval dat besluit niet op hem van toepassing zal zijn. Een dergelijk recht tot beëindiging bestaat niet voor

zover het een beperking van geldelijke rechten of verhogingen van geldelijke verplichtingen betreft;

c. binnen een maand na te zijn geïnformeerd over een besluit tot het omzetten, fuseren of splitsen van de coöperatie.

2. Van de opzegging van het lidmaatschap zal kennisgeving worden gedaan door een schrijven aan het Bestuur, of door plaatsing van een gedateerde en ondertekende verklaring in het ledenregister.
3. Het Bestuur zal aan het lid dat kennisgeving van opzegging van het lidmaatschap heeft gedaan als omschreven in lid 1 van dit artikel, binnen veertien dagen een schriftelijke kennisgeving van ontvangst sturen, bij gebreke waarvan het lid gerechtigd is nogmaals kennisgeving van opzegging van het lidmaatschap te doen door middel van een deurwaardersexploot op kosten van de coöperatie.

Artikel 9.

1. Het Bestuur kan een lid uit het lidmaatschap ontzetten, indien het lid:
   a. in strijd handelt met de statuten, het huishoudelijk reglement of enig ander reglement;
   b. in strijd handelt met een geldig genomen besluit van de coöperatie; of
   c. de coöperatie op onredelijke wijze benadeelt.
2. Het Bestuur zal het betrokken lid per aangetekende brief kennis geven van het besluit tot ontzetting uit het lidmaatschap en van de redenen waarop het besluit is gebaseerd.
3. Een lid dat uit het lidmaatschap is ontzet, kan bij de Algemene Vergadering in beroep gaan tegen het besluit van het Bestuur binnen één maand nadat hij de kennisgeving van ontzetting heeft ontvangen.
4. Een lid dat is ontzet is als zodanig geschorst met ingang van de dag waarop hij de aangetekende brief met de kennisgeving van ontzetting heeft ontvangen, gedurende de beroepstermijn of totdat door de Algemene Vergadering een besluit omtrent over het beroep is genomen.

Rechten en verplichtingen van de leden.

Artikel 10.

De leden hebben het recht:

1. om het ledenregister te raadplegen;
2. om de opgestelde jaarrekening en andere door de wet vereiste aanvullende informatie in te zien en, indien gewenst, kosteloos een kopie van de voornoemde documenten te ontvangen.

Artikel 11.

Elk lid is verplicht om binnen een door het Bestuur te bepalen termijn met de coöperatie een overeenkomst aan te gaan als bedoeld in artikel 2 van deze statuten.

Artikel 12.

1. Leden zijn geen entreegeld, contributie of andere eenmalige of periodieke vergoedingen aan de coöperatie verschuldigd;
2. Eventuele leningen van leden aan de coöperatie kunnen in aparte overeenkomsten vastgelegd worden. Hierover wordt de Algemene Vergadering geïnformeerd.

Toezicht, Bestuur, benoeming, ontslag en beloning.

Raad van Commissarissen.

Artikel 13.

1. De Algemene Vergadering benoemt een Raad van Commissarissen. De leden van de Raad van Commissarissen worden op voordracht van de Raad van Commissarissen benoemd.
2. Zowel de leden van de coöperatie als het Bestuur kunnen aan de Raad van Commissarissen personen aanbevelen om als lid van de Raad van Commissarissen voor te dragen. De Raad van Commissarissen deelt hen daartoe tijdig mede wanneer en ten gevolge waarvan in zijn midden een plaats moet worden vervuld.
3. Slechts afgevaardigden van de leden kunnen tot lid van de Raad van Commissarissen worden benoemd, niet tegenstaande de mogelijkheid de Raad van Commissarissen uit te breiden met externe leden zoals bedoeld in artikel 15 lid 5.
4. De Raad van Commissarissen telt ten minste drie (3) leden. De omvang van de Raad van Commissarissen wordt vastgesteld door de Algemene Vergadering.
5. De leden van de Raad van Commissarissen worden benoemd voor een periode van vier (4) jaar welke periode met nog eens vier (4) jaar kan worden verlengd.
6. De Raad van Commissarissen stelt een rooster van aftreden op om de continuïteit van haar bezetting te borgen. Dit rooster van aftreden wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Algemene Vergadering.
7. De Raad van Commissarissen oefent toezicht uit op het beleid van het Bestuur en op de algemene gang van zaken in de coöperatie en haar bedrijf. De Raad van Commissarissen spreekt zich uit over de algemene beleidslijnen en staat het Bestuur met raad en daad terzijde.
8. Bij het vervullen van hun taak richten de leden van de Raad van Commissarissen zich naar het belang van de coöperatie en haar bedrijf. De Raad van Commissarissen heeft in het bijzonder tot taak:
   a. toezicht te houden op de naleving van de wet, de statuten en reglementen;
   b. een beslissing te nemen in de gevallen waarin op grond van deze statuten en door de Algemene Vergadering vastgestelde reglementen de goedkeuring of besluitvorming of anderszins een actie van de Raad van Commissarissen is vereist.
9. De Raad van Commissarissen werkt in het huishoudelijk reglement de werkwijze uit de Raad van Commissarissen. Dit reglement wordt vastgesteld door de Algemene Vergadering.
10. De Raad van Commissarissen heeft het recht zich bij het toezicht bedoeld in lid 7 van dit artikel, door een deskundige te doen bijstaan op kosten van de coöperatie.
11. De Raad van Commissarissen brengt jaarlijks schriftelijk verslag uit aan de Algemene Vergadering omtrent haar toezichthoudende activiteiten van het afgelopen verslagjaar.
12. In geval van ontstentenis of belet van een of meerdere leden van de Raad van Commissarissen kunnen de taken van dit lid/deze leden tijdelijk worden waargenomen door een ander lid of door andere leden van de Raad van Commissarissen.
    In geval er ten gevolge van ontstentenis of belet van een of meerdere leden van de Raad van Commissarissen minder dan drie leden van de Raad van Commissarissen resteren, neemt de Raad van Commissarissen onverwijld maatregelen ter aanvulling van zijn

ledental.

In geval van ontstentenis of belet van alle leden van de Raad van Commissarissen, worden de taken en bevoegdheden van de Raad van Commissarissen tijdelijk uitgeoefend door een of meer personen die daartoe door de Algemene Vergadering worden aangewezen.

Artikel 14.

1. De leden van de Raad van Commissarissen worden door de Algemene Vergadering geschorst en/of ontslagen.
2. Een lid van de Raad van Commissarissen kan bovendien worden geschorst door de Raad van Commissarissen.
3. De schorsing vervalt van rechtswege, indien niet binnen een maand na de aanvang van de schorsing een verzoek als bedoeld in lid 4 is ingediend bij de Ondernemingskamer.
4. Voorts kan een vertegenwoordiger aangewezen door de Raad van Commissarissen en door de Algemene Vergadering de Ondernemingskamer van het gerechtshof te Amsterdam verzoeken een lid van de Raad van Commissarissen te ontslaan wegens verwaarlozing van zijn taak, wegens andere gewichtige redenen of wegens ingrijpende wijziging van de omstandigheden op grond waarvan handhaving van het lid van de Raad van Commissarissen redelijkerwijs niet van de coöperatie kan worden verlangd.

Artikel 15.

1. Indien de Raad van Commissarissen uit meer dan één lid bestaat zal de raad uit zijn midden een voorzitter aanwijzen. De voorzitter zal de vergaderingen van de raad voorzitten.
2. Indien de voorzitter afwezig is, zal de vergadering zelf in haar voorzitterschap voorzien.
3. Vacatures zullen zo spoedig mogelijk worden vervuld. Indien de raad uit meer dan één lid bestaat, zal ook wanneer de Raad van Commissarissen niet voltallig is de Raad van Commissarissen volledig bevoegd en gerechtigd om haar taken uit te voeren.
4. Indien de Raad van Commissarissen uit meer dan één lid bestaat, zullen, in geval één of meer van de leden van de Raad van Commissarissen niet in functie of belet zijn, de resterende leden of het resterende lid van de Raad van Commissarissen zijn/haar taken op zich nemen.
5. De Raad van Commissarissen kan op haar verzoek worden uitgebreid met externe leden die niet afkomstig zijn uit de leden.
6. Het aantal externe leden mag niet groter zijn dan het aantal leden-commissarissen.
7. Een extern lid van de Raad van Commissarissen kan geen voorzitter van de Raad van Commissarissen zijn.
8. De Algemene Vergadering besluit over een verzoek tot uitbreiding van de Raad van Commissarissen.
9. De Raad van Commissarissen vergadert zo dikwijls als een lid van de Raad van Commissarissen dat nodig acht, echter in ieder geval ten minste eenmaal per jaar.
10. Vergaderingen kunnen zowel digitaal, telefonisch als op een gezamenlijke locatie plaatsvinden.
11. Besluiten mogen alleen worden genomen indien de meerderheid van de Raad van Commissarissen in een vergadering aanwezig is.

12. Elk lid van de Raad van Commissarissen kan één stem uitbrengen in de vergaderingen van de Raad van Commissarissen. Bij staking van stemmen kan de Algemene Vergadering op verzoek van een lid de beslissing nemen.
13. De vergaderingen van de Raad van Commissarissen worden gehouden in Nederland.
14. De Raad van Commissarissen kan besluiten buiten de vergadering nemen mits alle leden van de Raad van Commissarissen zijn geraadpleegd en geen hunner zich tegen deze wijze van besluitvorming verzet.
15. Van het verhandelde in de vergadering van de Raad van Commissarissen worden notulen gemaakt.

Artikel 16.

1. De Raad van Commissarissen verricht haar taken onbezoldigd.
2. Externe leden van de Raad van Commissarissen zoals bedoeld in artikel 15 kunnen een bezoldiging ontvangen. Deze bezoldiging wordt vastgesteld door de Algemene Vergadering op voorstel van de Raad van Commissarissen.
3. De leden van de Raad van Commissarissen kunnen een redelijke reis- en onkostenvergoeding ontvangen.

Het Bestuur.

Artikel 17.

1. Voor het besturen van de coöperatie stelt de Raad van Commissarissen een Bestuur aan.
2. Behoudens beperkingen volgens de statuten is het Bestuur belast met het besturen van de coöperatie.
3. Leden van het Bestuur kunnen door de Raad van Commissarissen worden geschorst of ontslagen met inachtneming van de daarover met de Bestuursleden gesloten (arbeids)overeenkomst en de in het Burgerlijk Wetboek bepaalde voorwaarden.
4. De Raad van Commissarissen bepaalt het aantal Bestuurders maar wijst in ieder geval een directeur-Bestuurder aan.
5. De directeur-Bestuurder geeft leiding aan het Bestuur en de medewerkers van de coöperatie.
6. Het Bestuur wordt bezoldigd.
7. De bezoldiging en overige arbeidsvoorwaarden van het Bestuur worden door de Raad van Commissarissen vastgesteld.
8. Bestuurders worden aangesteld voor een periode van vier (4)jaar. Deze periode kan door de Raad van Commissarissen worden verlengd.
9. Het Bestuur legt jaarlijks een jaarplan en een begroting voor aan de Raad van Commissarissen waarin wordt aangegeven op welke wijze zij de doelstellingen van de coöperatie wil invullen.
10. Het Bestuur legt tenminste jaarlijks verantwoording aan de Raad van Commissarissen af en stelt daartoe een half jaarverslag, een jaarverslag en een jaarrekening op.
11. De begroting, het jaarplan, het jaarverslag en de jaarrekening worden ter goedkeuring, eventueel aangevuld met opmerkingen van de Raad van Commissarissen, voorgelegd aan de Algemene Vergadering.
12. Het Bestuur voorziet de Raad van Commissarissen voorts van alle informatie om haar taken naar behoren uit te kunnen voeren.

13. Specifieke bevoegdheden en werkwijzen van het Bestuur en de Raad van Commissarissen worden beschreven in een huishoudelijk reglement zoals bedoeld in artikel 26.
14. Van het verhandelde in de vergadering van het Bestuur worden notulen gemaakt.

Vertegenwoordiging van de coöperatie en tegenstrijdig belang.

Artikel 18.

1. Het Bestuur vertegenwoordigt de coöperatie.
2. De bevoegdheid tot vertegenwoordiging komt mede toe aan ieder lid van het Bestuur afzonderlijk.
3. Het Bestuur kan - na goedkeuring door de Raad van Commissarissen - volmacht respectievelijk procuratie verlenen om - binnen de door de Raad van Commissarissen gestelde kaders dan wel de jaarlijks vastgestelde investerings- of exploitatiebegroting - namens de coöperatie te handelen en te tekenen.
4. In geval van tegenstrijdig belang tussen de coöperatie en één of meer leden van het Bestuur of de Raad van Commissarissen zal het bepaalde van lid 1 van dit artikel onverminderd van toepassing zijn. De Raad van Commissarissen is steeds bevoegd een of meerdere personen aan te wijzen om de coöperatie te vertegenwoordigen.
5. Als een (potentieel) tegenstrijdig belang worden, in overeenstemming met de Wet Bestuur en Toezicht Rechtspersonen, in ieder geval aangemerkt:
   a. het aangaan van een overeenkomst met een geldelijk belang tussen de coöperatie enerzijds en het lid van de Raad van Commissarissen/het Bestuurslid en/of relaties van het lid van de Raad van Commissarissen/het Bestuurslid anderzijds;
   b. het vaststellen van de vergoeding van het lid van de Raad van Commissarissen/het Bestuurslid;
   c. een eventueel bijzonder belang van de gemeente waar het lid van de Raad van Commissarissen mee is gelieerd.
6. Het lid van de Raad van Commissarissen/Bestuurslid met het potentieel tegenstrijdig belang zal niet deelnemen aan de overleggen en besluitvorming aangaande het onderwerp waar het (potentieel) tegenstrijdig belang op ziet.
7. Als alle leden van het Bestuur een tegenstrijdig belang hebben zal de beslissing worden doorverwezen naar de Raad van Commissarissen.
8. Als alle leden van de Raad van Commissarissen een tegenstrijdig belang hebben zal de beslissing worden doorverwezen naar de Algemene Vergadering.

Belet en ontstentenis.

Artikel 19.

1. In geval van ontstentenis of belet van een lid van het Bestuur zijn de overblijvende leden van het Bestuur of is het enig overblijvend lid van het Bestuur tijdelijk met het besturen van de coöperatie belast.
2. In geval van ontstentenis of belet van alle leden van het Bestuur, wordt de coöperatie tijdelijk Bestuurd door een of meer personen die daartoe door de Raad van Commissarissen worden aangewezen.

Goedkeuring van bestuursbesluiten.

Artikel 20.

1. Goedkeuring van de Raad van Commissarissen is vereist voor besluiten van het Bestuur omtrent:
   a. het jaarplan en de begroting, zoals uitgewerkt in artikel 17 lid 11;
   b. investeringen en desinvesteringen, voor zover deze niet al waren opgenomen in het jaarplan en/of de begroting en voor zover deze uitgaan boven een door de Raad van Commissarissen vast te stellen bedrag.
2. De Raad van Commissarissen is bevoegd meer besluiten van het Bestuur aan haar goedkeuring te onderwerpen. Deze besluiten dienen duidelijk omschreven te worden en schriftelijk aan het Bestuur medegedeeld te worden.
3. Het ontbreken van een goedkeuring als bedoeld in lid 1 van dit artikel tast de vertegenwoordigingsbevoegdheid van het Bestuur of Bestuurders niet aan.

Algemene Vergadering.

Artikel 21.

1. De Algemene Vergadering wordt door het Bestuur bijeengeroepen.
2. Indien de Raad van Commissarissen dit in het belang van de coöperatie acht, is ook die raad tot het bijeenroepen van de Algemene Vergadering bevoegd.
3. Op schriftelijk verzoek (onder opgave van de te behandelen punten) van ten minste één tiende gedeelte van het aantal leden, is het Bestuur verplicht de Algemene Vergadering bijeen te roepen. De Algemene Vergadering moet dan worden gehouden binnen vier (4) weken, nadat het verzoek is ingediend. Indien aan het verzoek tot bijeenroeping niet binnen veertien (14) dagen na indiening gevolg wordt gegeven, kunnen de leden die het verzoek hebben gedaan zelf tot bijeenroeping overgaan.
4. Alle leden hebben toegang tot de Algemene Vergadering.
5. Elk jaar zal ten minste één (1) Algemene Vergadering worden gehouden.
6. Bovendien zal het Bestuur of de Raad van Commissarissen de Algemene Vergadering bijeenroepen als zij dit nodig acht.
7. Algemene Vergaderingen worden gehouden in Nederland of als zoals overeen is gekomen tussen alle leden.

8 De Algemene Vergaderingen worden ten minste veertien (14) dagen voorafgaand aan de dag van bijeenkomst bijeengeroepen door middel van een oproepingsbrief waarin de agendapunten zijn vermeld. Indien een lid hiermee heeft ingestemd kan de oproeping ook plaatsvinden door een elektronisch toegezonden, leesbaar en reproduceerbaar bericht aan het adres van het lid dat voor dit doel aan de coöperatie kenbaar is gemaakt.

9. Indien de Raad van Commissarissen, het Bestuur of een lid van de coöperatie van mening is dat er een zaak van uiterste urgentie is, kan de Algemene Vergadering worden bijeengeroepen op een kortere termijn, echter nooit op een termijn van minder dan vier (4) werkdagen.
10. De Algemene Vergaderingen worden voorgezeten door de voorzitter van de Raad van Commissarissen. In geval van zijn afwezigheid voorziet de vergadering in haar eigen voorzitterschap.
11. De voorzitter van de vergadering wijst een notulist aan.
12. De notulen van de vergadering van de Algemene Vergadering moeten het aantal leden van de Algemene Vergadering vermelden dat aanwezig of vertegenwoordigd is, alsook

alle besluiten die zijn genomen.

13. De notulen worden door de eerstvolgende vergadering van de Algemene Vergadering definitief vastgesteld.
14. Het streven is om besluiten door de Algemene Vergadering zoveel als mogelijk te nemen op basis van algemene consensus.
15. Wanneer er geen algemene consensus wordt bereikt kan er over worden gegaan tot het houden van een stemming. Elk niet geschorst lid is bevoegd tot het uitbrengen van één of meer stemmen.
16. Voor het houden van een stemming worden gemeenten (leden) ingedeeld op basis van het werkelijke gebruik van het Nationaal Parkeer Register - hetgeen wordt berekend op basis van de volgende formule: het aantal door de betreffende gemeente verrichte transacties via het Nationaal Parkeer Register maal het in rekening gebrachte tarief per transactie - aan welk werkelijke gebruik het volgende aantal stemmen aan de gemeenten worden toegekend:
    - Gemeenten met een werkelijk gebruik tot drieduizend euro (€ 3.000,00) krijgen ieder één (1) stem;
    - Gemeenten met een werkelijk gebruik tot dertigduizend euro (€ 30.000,00) krijgen ieder twee (2) stemmen;
    - Gemeenten met een werkelijk gebruik tot driehonderdduizend euro (€ 300.000,00) krijgen ieder vier (4) stemmen;
    - Gemeenten met een werkelijk gebruik boven de driehonderdduizend euro (€ 300.000,00) krijgen ieder zes (6) stemmen.

    Het werkelijke gebruik van het Nationaal Parkeer Register in het afgelopen jaar is bepalend voor de indeling en het aantal stemmen in het daaropvolgende jaar.
    Het Bestuur geeft bij de behandeling van het jaarplan per lid aan hoeveel stemmen het krijgt toegekend.
17. Besluiten van de Algemene Vergadering worden met volstrekte meerderheid van stemmen genomen tenzij deze statuten anders bepalen.
18. Het Bestuur kan besluiten dat de tot de Algemene Vergadering toegangsgerechtigden bevoegd zijn, in persoon of bij een schriftelijk gevolmachtigde, door middel van een elektronisch communicatiemiddel aan deze vergadering deel te nemen, daarin het woord te voeren en, indien de toegangsgerechtigde stemrecht heeft, in de bijeenkomst zijn stemrecht uit te oefenen.
19. Vereist is alsdan dat de toegangsgerechtigde via het elektronisch communicatiemiddel kan worden geïdentificeerd, rechtstreeks kan kennisnemen van de beraadslagingen in de vergadering, en, indien hij stemrecht heeft, dat stemrecht kan uitoefenen.
20. Het Bestuur kan voorwaarden stellen aan het gebruik van het elektronisch communicatiemiddel. Indien het Bestuur zodanige voorwaarden stelt, worden deze bij de oproeping tot de vergadering bekend gemaakt.
21. Indien de coöperatie voorziet in stemuitbrenging op geautomatiseerde wijze, zoals door middel van elektronische stemkastjes, wordt het stemrecht ter vergadering op die wijze uitgebracht.

Boekjaar, jaarstukken, winst en verlies.

Artikel 22.

1. Het boekjaar van de coöperatie loopt van één (1) januari tot en met éénendertig (31) december.
2. Jaarlijks binnen zes (6) maanden na afloop van het boekjaar, behoudens verlenging van deze termijn met ten hoogste vier (4) maanden door de Algemene Vergadering te besluiten op grond van bijzondere omstandigheden, maakt het Bestuur een jaarrekening op en legt deze voor aan de Raad van Commissarissen.
3. De Raad van Commissarissen legt de jaarrekening uiterlijk binnen vier (4) weken na ontvangst ter vaststelling voor aan de Algemene Vergadering zo nodig aangevuld met haar bevindingen.
4. Het Bestuur geeft een registeraccountant de opdracht tot controle van de jaarrekening. De accountant zal het onderzoek verrichten als bedoeld in artikel 2:393 lid 3 van het Burgerlijk Wetboek en zal omtrent zijn onderzoek rapporteren aan de het Bestuur. Hij zal het resultaat van zijn onderzoek weergeven in een verklaring omtrent de getrouwheid en de juistheid van de jaarrekening. Indien het Bestuur geen opdracht heeft gegeven aan een registeraccountant tot controle van de jaarrekening, dan benoemt de Raad van Commissarissen jaarlijks een commissie van tenminste twee leden die geen deel van de raad mogen uitmaken. De commissie onderzoekt de jaarrekening en brengt aan de Raad van Commissarissen verslag van haar bevindingen uit. Het Bestuur is verplicht de commissie ten behoeve van haar onderzoek alle door haar gevraagde inlichtingen te verschaffen, haar desgewenst de kas en de waarden te tonen en de boeken, bescheiden en andere gegevensdragers van de coöperatie voor raadpleging beschikbaar te stellen. De Algemene Vergadering kan de jaarrekening niet vaststellen indien deze niet van de verklaring van de accountant of van het verslag van de commissie heeft kunnen kennisnemen.
5. De jaarrekening zal worden vastgesteld door de Algemene Vergadering, die het Bestuur binnen één maand na afloop van de termijn doet houden.
6. De Algemene Vergadering kan bij afzonderlijk besluit volledig of beperkte decharge verlenen aan de leden van het Bestuur en de leden van de Raad van Commissarissen voor het gevoerde Bestuur respectievelijk het gehouden toezicht in het betrokken boekjaar.
7. De jaarrekening zal getekend worden door de leden van het Bestuur en de Raad van Commissarissen. Als de handtekening van één of meer van hen ontbreekt zal dit gemeld worden, met opgave van redenen hiervoor.
8. Het Bestuur zorgt dat de opgemaakte Jaarrekening, het jaarverslag en de krachtens artikel 2:392 lid 1 van het Burgerlijk Wetboek toe te voegen gegevens, ter inzage voor de leden zullen liggen ten kantore van de coöperatie vanaf de dag van de oproep voor de vergadering, bestemd tot behandeling van de jaarrekening.
9. Een besluit van de Algemene Vergadering dat kan leiden tot décharge van leden van het Bestuur en de Raad van Commissarissen heeft slechts betrekking op het beleid voor zover dat uit de jaarrekening blijkt, tenzij het betreffende besluit uitdrukkelijk anders bepaalt.
10. De Algemene Vergadering is gehouden eventuele winst, zoals die uit de jaarrekening

blijkt geheel te reserveren. De coöperatie zal geen uitkeringen doen aan leden anders dan bij ontbinding van de coöperatie.

Statutenwijziging.

Artikel 23.

1. Een besluit tot wijziging van de statuten van de coöperatie vereist een gewone meerderheid van de uitgebrachte stemmen in een vergadering waarin meer dan drie/vierde (3/4) van het aantal leden aanwezig of vertegenwoordigd is.
2. De woordelijke tekst van het voorstel tot statutenwijziging dient bij de oproepingsbrief voor deze vergadering te worden bijgesloten en ligt voorts ter inzage ten kantore van de coöperatie tot na afloop van de vergadering.
3. Is het in lid 1 bedoelde quorum niet aanwezig, dan zal niet eerder dan binnen veertien (14) doch niet later dan dertig (30) dagen na de dag van de eerste vergadering, een tweede vergadering kunnen worden gehouden waarin rechtsgeldig kan worden beslist ongeacht het aantal aanwezige of vertegenwoordigde leden.
4. Leden die, in reactie op de ontvangst van een voorstel tot wijziging van de statuten, daarop een amendement wensen in te dienen, dienen het Bestuur ten minste zeven (7) dagen vóór de dag waarop de Algemene Vergadering zal worden gehouden in kennis te stellen van het voorstel waarin de woordelijke tekst van het amendement is opgenomen, en het Bestuur zal de andere leden onmiddellijk, ten minste vijf (5) dagen voor de vergadering, in kennis stellen en hen de voornoemde tekst van het amendement toesturen.
5. De bepalingen van de leden 2 en 4 van dit artikel zijn niet van toepassing indien alle leden vertegenwoordigd zijn in de Algemene Vergadering en het besluit tot wijziging van de statuten unaniem wordt genomen dan wel het besluit tot wijziging van de statuten buiten vergadering wordt genomen.
6. Elk lid van het Bestuur is bevoegd tot het verlijden van de akte van statutenwijziging en tot het verlenen van een volmacht daartoe aan een ander.

Ontbinding.

Artikel 24.

1. De coöperatie kan worden ontbonden door een besluit tot ontbinding van de coöperatie genomen door de Algemene Vergadering.
2. De coöperatie blijft na ontbinding voort bestaan voor zover vereist voor de vereffening van haar vermogen. In stukken en aankondigingen die van de coöperatie uitgaan, dienen de woorden: "in liquidatie" aan de naam te worden toegevoegd.
3. Op een besluit tot ontbinding is het bepaalde in artikel 23 leden 1, 3 en 4 van overeenkomstige toepassing.
4. Hetgeen na voldoening van de schuldeisers van het vermogen van de coöperatie overblijft wordt overgedragen aan de leden. De leden zijn gerechtigd tot dit liquidatie saldo in de verhouding van hun aandeel in de omzet gemeten over de afgelopen drie (3) jaren.
5. Indien de coöperatie wordt ontbonden bij besluit van de Algemene Vergadering zal haar vermogen worden vereffend door het Bestuur van de coöperatie, tenzij in het besluit tot ontbinding één of meerdere andere vereffenaars zijn aangewezen.

Uitsluiting aansprakelijkheid.

Artikel 25.

Iedere verplichting van de leden of de oud-leden om in een tekort van de coöperatie bij te dragen is uitgesloten.

Huishoudelijk reglement.

Artikel 26.

1. In het huishoudelijk reglement en/of andere reglementen zullen voor zover nodig worden geregeld alle verdere zaken welke deze statuten voor nadere regeling aan die reglementen overlaten, alsmede alle andere onderwerpen waarvan de Algemene Vergadering, het Bestuur en/of de Raad van Commissarissen zulks gewenst acht.
2. Vaststelling en wijziging van het huishoudelijk reglement en/of andere reglementen vindt plaats door de Algemene Vergadering bij besluit genomen met gewone meerderheid van stemmen.
3. Het huishoudelijk reglement en/of andere reglementen mogen geen bepalingen bevatten die afwijken van of in strijd zijn met de bepalingen van de wet of deze statuten, tenzij een dergelijke afwijking door de wet of deze statuten is toegestaan.

Slot akte.

Deze akte is in minuut opgemaakt en verleden te Amsterdam op de datum in de aanhef van deze akte vermeld.

Nadat de inhoud van deze akte zakelijk aan de verschenen persoon is opgegeven en toegelicht, heeft deze verklaard van de inhoud van deze akte kennis te hebben genomen en op volledige voorlezing daarvan geen prijs te stellen.

Vervolgens is deze akte, na beperkte voorlezing overeenkomstig de wet, door de verschenen persoon, die mij, notaris, bekend is, en mij, notaris, ondertekend.

(Volgt ondertekening)

UITGEGEVEN VOOR AFSCHRIFT:
door mr. L.L.B.M. Sturm, notaris te Amsterdam

mr. L.L.B.M. STURM
NOTARIS te AMSTERDAM

Gemeente Utrecht

Overzicht ingekomen wensen en bedenkingen Lidmaatschap coöperatie Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV).

Voorhangprocedure
30 juni 2025

De gemeenteraad is middels de raadsbrief Start voorhangprocedure lidmaatschap coöperatie Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV) op 16 juni 2025 overeenkomstig artikel 160 lid 2 en artikel 169 lid 1 van de Gemeentewet in de gelegenheid gesteld reacties en bedenkingen uit te brengen over Start voorhangprocedure lidmaatschap coöperatie Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV).

Er zijn reacties en bedenkingen binnen gekomen van:

- VVD pagina 1

Aan het college van burgemeester en wethouders
p/a Stafbureau Gemeentesecretaris
sg@utrecht.nl

Beste leden van het college,

Via de raadsbrief voorhangprocedure voor lidmaatschap SHPV heeft u de raad in de gelegenheid gesteld om eventuele wensen en bedenkingen kenbaar te maken. Namens de VVD-fractie doe ik dat bij dezen.

Allereerst wil ik opmerken dat de VVD nut en noodzaak van het lidmaatschap van SHPV begrijpt. Toch hebben wij enkele bedenkingen daarbij. Deze bedenkingen gaan over de kosten en risico's die gerelateerd zijn aan lidmaatschap.

Het college schrijft in de brief dat er aan het lidmaatschap geen extra kosten zijn verbonden. Deze stelling zal juist zijn ten aanzien van de financiële verplichtingen die *rechtstreeks* volgen uit de overeenkomst met SHPV. Echter geeft het college aan dat we invloed krijgen en als lid onze wensen op de agenda kunnen zetten. Dit veronderstelt actief lidmaatschap waarbij mogelijk wel enige capaciteit en dus kosten benodigd kunnen zijn. Verder blijkt uit de brief niet waarom de gemeente Utrecht tot nu toe nooit voor lidmaatschap heeft gekozen en welke risico's hieraan verbonden zijn. Daarom hebben wij de volgende vragen:

1. Wat is de reden dat de gemeente Utrecht tot nog toe nooit lid is geworden van SHPV? Welke overwegingen hebben daarbij een rol gespeeld?
2. Ziet het college financiële of niet-financiële risico's bij de keuze voor lidmaatschap, ten opzichte van het huidige model? Zo ja, welke risico's zijn dat?
3. Wil het college enkel lid worden van SHPV omwille van het feit dat SHPV bijna meer niet-leden dan leden heeft, hetgeen de hoofdreden lijkt in de raadsbrief, of spelen er ook andere redenen? Indien er ook andere redenen zijn: welke zijn dat?
4. Welke wensen heeft het college ten aanzien van het beleid, de strategie, de uitvoeringsagenda en de tarieven van SHPV?
5. Welke inzet verwacht het college van zichzelf of de ambtelijke organisatie voor het "*op de agenda zetten*" van deze wensen? Hoeveel capaciteit (in uren en euro's) is hiervoor naar verwachting structureel benodigd?

Overigens was deze email door een vergissing gisteren niet verzonden. Daarom ontvangt u deze per abuis nu pas. Hoe dan ook dank ik u bij voorbaat voor het reageren op deze bedenkingen.

Met vriendelijke groet,

Marijn de Pagter
Raadslid Utrechtse VVD

m.de.pagter@utrecht.nl | 06 – 20 98 05 43 | @marijndepagter | www.vvdutrecht.nl
Portefeuilles
Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte
Ruimtelijke Ordening in wijken Vleuten-De Meern, Noordwest, Noordoost en Overvecht
Burgerzaken en Publieke Dienstverlening

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	4813
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	25 september 2025
Agendapunt	3.4
Titel	Initiatiefvoorstel Maatregelen om het dierenleed door hengelen te verminderen
ID	5039
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Voortman
Beleidsveld	Dierenwelzijn
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	25 september 2025

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Initiatiefvoorstel Maatregelen om het dierenleed door hengelen te verminderen

Beleidsveld	Dierenwelzijn
Opsteller	Maarten van Heuven
Kenmerk	30672418
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Ja/nee

Maarten van Heuven stelt de raad voor te besluiten:

1. Het college op te dragen om in de onderhandelingen met de Algemene Utrechtse Hengelaars Vereniging (AUHV) maximaal in te zetten op de volgende punten:

   a. Uitbreiden van het aantal hengelvrije wateren in Utrecht naar wateren in en aan parken, plantsoenen en natuurgebieden, erfgoedgebieden, nieuwe wateren, bij sluizen en gemalen, ecologische oevers, Fauna Uittreed- en uitrustplaatsen (FUP's) en vegetatie-eilanden, voor zover deze wateren gemeentelijk eigendom zijn zoals beschreven in bijlage 1.

   b. Stoppen met het gebruik van weerhaken

   c. Stoppen met het gebruik van lood bij het hengelen

   d. Stoppen met het gebruik van leefnetten, ook bij goedgekeurde wedstrijden

   e. Niet meer dan één hengel per hengelaar toe te staan

   f. Het stoppen met het uitzetten van gekweekte vissen in gemeentelijke wateren

   g. Bij een watertemperatuur van 25°C of hoger hengelaars oproepen niet te gaan hengelen en hengelen verbieden bij een watertemperatuur van 27°C of hoger

   h. Wonen in de gemeente Utrecht als voorwaarde te stellen om te mogen hengelen in gemeentelijke wateren

   i. Handhaving in de hele gemeente op het hebben van een geldige VISpas en op het achterlaten van vistuig

   j. Geen vislessen meer op scholen te verzorgen

   k. Gemeentelijke ecologen krijgen een toetsende rol bij het in het contract verplicht gestelde visplan

2. Het besluit tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht 2010, partiële herziening Artikel 2:38b Verbod voeren van dieren vast te stellen.

3. Het college op te dragen:
    a. Te onderzoeken waar vanwege nieuwbouw en verdichting de overlast van nachthengelen richting bewoners reëel is en deze plekken uit te sluiten van nachthengelen

    b. Een publiekscampagne te starten over het dierenleed dat hengelen veroorzaakt

    c. De raad tijdig en regelmatig te informeren over de verlenging van het contract met de AUHV

Het lid van de gemeenteraad van Utrecht,

Maarten van Heuven

Samenvatting

Er wordt veel gehengeld in Utrecht, waarbij er altijd sprake is van botsende belangen. Enerzijds wordt hengelen door hengelaars ervaren als een bron van vermaak, anderzijds zorgt hengelen voor verwondingen, ernstige stress en leed bij vissen. De mate van dierenleed hangt af van de methoden die gebruikt worden tijdens het hengelen en de voorwaarden die aan het hengelen gesteld worden. Dit initiatief stelt voor om te stoppen met hengelmethoden die gepaard gaan met extra dierenleed en om voorwaarden te stellen die ten goede komen aan dierenwelzijn, ecologie en waterkwaliteit. De juridische context maakt een totaalverbod van hengelen nu nog lastig. Dit initiatief beoogt daarom om hengelen, zolang het nog toegestaan is, minder dieronvriendelijk te maken, en de rechten van hengelaars en de belangen van dieren, natuur en milieu te waarborgen.

Context

Aanleiding

De gemeente Utrecht verhuurt het visrecht in Utrechtse wateren aan de Algemene Utrechtse Hengelaars Vereniging (AUHV). Het visrecht is voor een periode van zes jaar verhuurd en het huidige contract met de AUHV loopt tot 1 januari 2028. Voorafgaand aan 2028 wordt er onderhandeld tussen de gemeente en de AUHV over de voorwaarden van een volgend contract. Hierbij is er ruimte voor de gemeenteraad om kaders mee te geven aan het college voor de onderhandelingen. Voor zover bekend vinden de onderhandelingen met de AUHV nu nog niet plaats. De gemeenteraad heeft in de Nota Dierenwelzijn vastgesteld dat hengelen ernstige pijn en stress veroorzaakt bij vissen. Daarom is er urgentie om voor aanvang van de volgende onderhandelingen tussen gemeente en AUHV nieuwe voorwaarden vast te stellen om het dierenleed te verminderen. Dit initiatiefvoorstel beoogt dan ook voorwaarden in te voeren die dierenwelzijn, de ecologie én de waterkwaliteit verbeteren. Het voorstel bevat ook maatregelen die los van de onderhandelingen ingevoerd kunnen worden.

<u>Vissen raken gewond en sterven door hengelen</u>

Bij het hengelen happen vissen in een haak die vervolgens door de lip of rondom de mond steekt. Het komt echter ook regelmatig voor dat een haak in een ander deel van het lichaam van een vis terechtkomt, of dat het dier de haak inslikt, waardoor deze in de keel of organen terechtkomt. In dat geval is de kans op bloedingen, interne verwondingen en een dodelijke afloop groter. Om dit te voorkomen raden wetenschappers aan om grotere haken te gebruiken. Deze worden namelijk minder makkelijk ingeslikt.[1] Desondanks is er onder hengelaars juist een ontwikkeling dat de gebruikte haken steeds kleiner worden.[2] Daarnaast veroorzaakt hengelen zuurstofgebrek bij vissen, omdat deze uit het water gehaald worden en daardoor niet meer kunnen ademen.

De sterftekans van vissen bij hengelen varieert tussen vissoorten en is afhankelijk van hoe vissen behandeld worden, maar het is zelden nul.[3][4] De tijdsduur dat de vis uit het water is heeft een grote invloed: hoe langer een vis uit het water is, hoe groter de kans dat deze overlijdt. Meer dan 60 seconden uit het water leidt tot meer dan 50% sterfte bij bepaalde soorten.[5] De watertemperatuur speelt hierbij ook een belangrijke rol: in warmer water zit minder zuurstof waardoor vissen sneller verstikken. Bij watertemperaturen hoger dat 25°C wordt daarom afgeraden om te gaan hengelen.[6]

Om vissterfte te compenseren worden regelmatig nieuwe vissen uitgezet die afkomstig zijn uit kweekvijvers. De afgelopen jaren zijn in Utrecht vooral brasems, zeelten en karpers uitgezet.[7]

Vissen lijden pijn

In het verleden werd over vissen gesproken alsof deze dieren geen pijn kunnen voelen. Inmiddels hebben wetenschappers vastgesteld dat dit achterhaald is. Om pijn te kunnen voelen zijn bepaalde biologische voorwaarden nodig, zoals het hebben van pijnreceptoren, zenuwen die de pijnsignalen kunnen transporteren naar de hersenen en hersengebieden die deze signalen kunnen verwerken. Voor al deze voorwaarden is overweldigend bewijs gevonden. Meer dan twintig jaar geleden liet onderzoek al zien dat vissen pijnreceptoren bezitten die geactiveerd worden bij schadelijke prikkels, zoals verwonding, stroomstoten of hoge temperaturen.[8] De reactie van de vis is meer dan een simpele reflex: blootstelling aan pijn verandert het gedrag van vissen. Zo gaan ze bijvoorbeeld anders zwemmen en blijven ze weg bij schadelijke prikkels.[9] [10] “Vissen die pijnprikkels toegediend krijgen in hun lippen wrijven met hun mond tegen de zijkant van de tank, net zoals wij onze teen wrijven nadat we die stoten,” stelt wetenschapper Lynne Sneddon op basis van onderzoek.[11]

Naast fysiologische en gedragsstudies die aantonen dat vissen pijn kunnen voelen, is er onderzoek gedaan naar het leervermogen van vissen en bewustzijn in vissen. Vissen leren pijnprikkels te vermijden en hebben een langetermijngeheugen. Ook vertonen vissen een basale vorm van empathie doordat ze het angstgedrag van soortgenoten kunnen overnemen op een vergelijkbare manier als bij zoogdieren.[12] De combinatie van langetermijngeheugen, leervermogen en het ervaren van angst en stress toont aan dat vissen alles in huis hebben om een vorm van bewustzijn te bezitten.[13] [14] Een recente samenvatting van de wetenschappelijke literatuur laat zien dat er een overvloedige hoeveelheid bewijs is dat vissen zeker in staat zijn om bewustzijn te hebben, en dat aanwijzingen hiervoor gevonden zijn in 142 verschillende vissoorten.[15]

Wetenschappelijke inzichten worden overgenomen in beleid

Het inzicht dat vissen pijn kunnen lijden wordt erkend door verschillende overheden en officiële instanties, zoals de European Union Reference Centre for Animal Welfare, die in 2024 een centrum voor het welzijn van waterdieren oprichtte.[16] Ook de Nederlandse NVWA erkent bewustzijn en het voelen van pijn bij vissen, en ziet er bij doding van palingen actief op toe dat de vissen voldoende verdoofd en bewusteloos zijn.[17]

In de Nederlandse Wet dieren artikel 1.3 wordt de intrinsieke waarde van het dier erkend als zijnde een wezen met gevoel. Ook staat in de wet een waarborg voor het voorkomen van pijn: de inbreuk op het welzijn van het dier verder dan redelijkerwijs noodzakelijk, wordt voorkomen. In de Utrechtse Nota Dierenwelzijn staat dat hengelen ernstige pijn en stress veroorzaakt bij vissen.

Juridische context

Het initiatiefvoorstel zou het liefst beogen om het huidige contract met de AUHV na afloop niet te verlengen, ook niet met een andere rechtspersoon die actief gebruik wil maken van het visrecht. Landelijke wetgeving houdt eenzijdig opzeggen of het laten verlopen van hengelcontracten vooralsnog tegen. Dit blijkt ook uit een recente casus in Arnhem, waar het college van B&W van plan was om hengelen in gemeentewateren te verbieden door het aflopende visrechtcontract niet te verlengen. Een juridische basis bleek hiervoor te ontbreken, omdat de landelijke Visserijwet, die bij dit voornemen van toepassing is, het doel heeft om de visstand te beschermen. Het stoppen of niet verlengen van een vergunning kan dus alleen als de 'visstand onaanvaardbaar zou worden aangetast' door de vergunning. En dat kon vooralsnog niet worden aangetoond.

Op basis van diezelfde Visserijwet – tot stand gekomen in 1963 – verleent de gemeente Utrecht visrecht voor binnenwateren door deze te verhuren aan hengelaarsvereniging AUHV. De gemeente kan hierbij eisen stellen aan de huurder. Hoofdstuk 5 van de Visserijwet bevat bepalingen over de binnenvisserij.[18] Daarbij benoemt de wet expliciet dat deze regels rekening houden met het belang van natuurbescherming en het welzijn van vissen. De Kamer voor Binnenvisserij speelt hierbij een belangrijke rol: wanneer de gemeente en een hengelaarsvereniging het niet eens worden over de verhuur van visrechten, oordeelt de Kamer voor Binnenvisserij en brengt zij een bindend advies uit.

De Wet dieren, die sinds 2013 geldt, gaat uitsluitend over gehouden dieren. Deze wet is pas van toepassing op in de natuur voorkomende vissen wanneer deze gevangen zijn en bijvoorbeeld in een leefnet gehouden worden. Dus op het moment dat een vis opgehengeld wordt, gaat dit dier juridisch over van de Visserijwet naar de Wet dieren.

Een andere juridische context is die van de Kaderrichtlijn Water (KRW). In 2000 hebben de landen van de Europese Unie maatregelen afgesproken om de waterkwaliteit te verbeteren. In 2027 moet de kwaliteit verbeterd zijn. De Utrechtse wateren voldoen nu niet, en gaan ook in 2027 niet voldoen, aan de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water. Utrecht heeft daarmee de verplichting om de waterkwaliteit in Utrechtse wateren te vergroten. Het uitzetten van vissoorten zoals brasem en karper heeft een negatief effect op de waterkwaliteit, waardoor de doelstellingen van de KRW nog verder uit zicht raken.

Beoogd effect
Dit initiatief heeft als doel het welzijn van vissen bij het hengelen te verbeteren. Daarnaast wil het de ecologie in en om het water verbeteren, en het voorstel beoogt bij te dragen aan een betere waterkwaliteit in Utrecht. Voorgestelde verbeteringen vinden binnen de gestelde juridische context plaats.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Nota Dierenwelzijn
- Bespreeknota Hengelen in Utrechtse wateren
- Motie Hengelen in gemeentelijk water
- Raadsbrief Uitspraak Kamer voor de binnenvisserij
- Raadsbrief Verzamelbrief stand van zaken en afhandeling diverse toezeggingen en moties Dierenwelzijn
- Raadsbrief Beantwoording toezeggingen commissiedebat Beleidsnota Stadswater

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico’s

Beslispunt	

1	Het college op te dragen om in de onderhandelingen met de Algemene Utrechtse Hengelaars Vereniging (AUHV) maximaal in te zetten op de volgende punten: a. Uitbreiden van het aantal hengelvrije wateren in Utrecht naar wateren in en aan parken, plantsoenen en natuurgebieden, erfgoedgebieden, nieuwe wateren, bij sluizen en gemalen, ecologische oevers, Fauna Uittreed- en uitrustplaatsen (FUP's) en vegetatie-eilanden, voor zover deze wateren gemeentelijk eigendom zijn zoals beschreven in bijlage 1. b. Stoppen met het gebruik van weerhaken c. Stoppen met het gebruik van lood bij het hengelen d. Stoppen met het gebruik van leefnetten, ook bij goedgekeurde wedstrijden e. Niet meer dan één hengel per hengelaar toe te staan f. Het stoppen met het uitzetten van gekweekte vissen in gemeentelijke wateren g. Bij een watertemperatuur van 25°C of hoger hengelaars oproepen niet te gaan hengelen en hengelen verbieden bij een watertemperatuur van 27°C of hoger h. Wonen in de gemeente Utrecht als voorwaarde te stellen om te mogen hengelen in gemeentelijke wateren i. Handhaving in de hele gemeente op het hebben van een geldige VISpas en op het achterlaten van vistuig j. Geen vislessen meer op scholen te verzorgen k. Gemeentelijke ecologen krijgen een toetsende rol bij het in het contract verplicht gestelde visplan
Argumenten	
1.1	<u>Meer hengelvrije zones betekent minder dierenleed</u>
	Het uitbreiden van het aantal hengelvrije gemeentelijke wateren draagt onmiskenbaar bij aan het verbeteren van dierenwelzijn. Er zijn in Utrecht nu al hengelvrije plekken aangewezen (zie bijlage 1). Het aantal hengelvrije plekken wordt uitgebreid naar alle parken, groengebieden, erfgoedgebieden, nieuwe wateren, bij sluizen en gemalen, bij ecologische oevers, en bij Fauna Uittreed- en uitrustplaatsen (FUP’s) en planteneilandjes in en om het water. Juist op deze plekken moeten vissen zich thuis kunnen voelen, zich kunnen voortplanten, voeden en migreren zonder het risico verwond of gedood te worden.
1.2	<u>Weerhaken verwonden vissen</u>
	Bij het hengelen dient de weerhaak er vooral voor om te voorkomen dat vissen tijdens het boven water halen loskomen. Een weerhaak gaat door de lip, wang of ander lichaamsdeel van een vis en is daarmee onnodig pijnlijk. Dat erkent ook de AUHV, die op de eigen site al aandacht besteedt aan alternatieven voor het gebruik van weerhaken[19]. Er helemaal mee stoppen is een logische vervolgstap. Vanwege het vissenwelzijn heeft de gemeente Amersfoort, in overeenstemming met de Amersfoortse hengelvereniging, het gebruik van weerhaken verboden.[20]
1.3	<u>Lood is schadelijk voor mens, dier en waterkwaliteit</u>

	Vanwege de negatieve impact van lood voert Sportvisserij Nederland een bewustwordingscampagne tegen het gebruik van lood en zet zij in op maatregelen op Europees niveau, met als streven om in 2027 volledig loodvrij te zijn.[21] Dit helpt ook bij het behalen van de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water in 2027. Ondanks deze bewustwordingscampagne heeft de afgelopen jaren minder dan een kwart van de hengelaars een loodvervanger gebruikt.[22] Aanvullende maatregelen zijn dus nodig, ook omdat Europese regelgeving vertraging opgelopen heeft.[23] Een lokale harde afspraak over het stoppen met lood is dus nodig. In onder meer Amersfoort, Zoetermeer en Deventer wordt al loodvrij gehengeld.[24]
1.4	Leefnetten dragen bij aan stress en verwondingen van vissen
	Een leefnet is een langwerpig net dat wordt gebruikt door vooral wedstrijdhengelaars om gevangen dieren tijdelijk te bewaren in het water. Een slecht leefnet of een slechte gebruikstechniek van het leefnet kan de gehouden vissen verwonden. Het gevangenhouden van een vis in een net zorgt er in elk geval voor dat deze geen natuurlijk gedrag kan vertonen, niet kan vluchten en wel stress ervaart. Sportvisserij Nederland stelt dat op een aantal plaatsen al een lokaal verbod op het gebruik van het leefnet geldt. De AUHV staat het gebruik van leefnet alleen bij goedgekeurde wedstrijden toe. Dit voorstel beoogt er helemaal mee te stoppen.
1.5	Meerdere hengels zijn niet noodzakelijk voor de recreatieve waarde
	We zien vaak dat hengelaars meerdere hengels gebruiken. In de recente publicatie "Van waarde voor de maatschappij" van Sportvisserij Nederland[25] staat niet hoe de hoeveelheid hengels bijdraagt aan de waarde van de bezigheid. Voor het behalen van de recreatieve waarde is het dan ook niet noodzakelijk om meerdere hengels te gebruiken.
1.6	Uitzetten van vissen draagt niet bij aan gezonde visstand
	Om vissterfte te compenseren worden regelmatig vissen uitgezet die afkomstig zijn uit kweekvijvers. De afgelopen jaren zijn in Utrecht vooral brasems, zeelten en karpers uitgezet.[26] Het uitzetten van gekweekte vissen zorgt voor ecologische schade. In kwekerijen komen infectieziektes en parasieten voor. Uitgezette vissen kunnen deze introduceren in Utrechtse wateren en vormen daarmee een risico voor Utrechtse vissenpopulaties en de waterkwaliteit. Tijdens het transport kunnen zuurstofgebrek, ammoniakophoping en schommelingen in de temperatuur leiden tot stress en lichamelijke klachten bij vissen. Ook het uitzetten in het nieuwe water kan zorgen voor stress en desoriëntatie bij vissen, waardoor ze makkelijker een prooi worden voor roofdieren. Daarnaast zorgen uitgezette vissoorten zoals karpers en brasems voor een slechtere waterkwaliteit.[27] Deze vissen woelen de bodem om, waardoor het water troebel wordt en er schade aan waterplanten ontstaat. Oeverplanten die juist de waterkwaliteit verbeteren gaan sterk achteruit door het uitzetten van karpers en brasems.
1.7	Meer risico op vissterfte bij hogere watertemperatuur
	Bij een hogere watertemperatuur hebben vissen meer behoefte aan zuurstof terwijl het water juist minder zuurstof bevat, dit zorgt voor een grotere kans op verstikking bij het hengelen. Om vissterfte te verminderen kunnen hengelaars worden opgeroepen om bij een watertemperatuur van 25°C of hoger niet te gaan hengelen. Bij watertemperatuur van 27°C of hoger wordt door de Vissenbescherming een strikt verbod aangeraden.
1.8	Hengeltoerisme vermeerdert leed van dieren

	Nederlandse hengelaarsverenigingen zien een grote toename in buitenlandse, vooral uit Duitsland afkomstige, leden. Zo schat Sportvisserij Nederland dat ieder jaar ruim 100.000 ‘sportvistoeristen’ naar Nederland komen om te hengelen.[28] Hengeltoeristen kunnen momenteel hengelen in Utrechtse wateren zonder lid te worden van de AUHV, omdat de AUHV hun gehuurde wateren inbrengt in de gezamenlijke lijst van Nederlandse viswateren. De komst van grote hoeveelheden hengeltoeristen zorgt voor een toename in het aantal hengelaars, daarmee voor meer gevangen vissen en aldus een toename in pijn, stress en verwondingen bij vissen, evenals irritatie bij Nederlandse hengelaars vanwege de concurrentie. Voor internationale hengeltoeristen is informatie over regels en voorschriften minder toegankelijk, met het risico dat zij bijdragen aan extra dierenleed en vervuiling van de omgeving. Door de verhuurde wateren niet meer in te brengen in de gezamenlijke lijst van Nederlandse viswateren mogen alleen AUHV leden hier hengelen waardoor er minder drukte aan kades en oevers komt en dierenleed afneemt.
1.9	Wie de rechten heeft, zorgt voor de handhaving
	In ruil voor een goedkoop contract (zie alinea financiën) kreeg de AUHV de verplichting om zelf te handhaven. De AUHV hoeft echter alleen te handhaven op die plekken waar het de visrechten heeft. Maar ook op de plekken waar hengelen niet mag, vinden overtredingen plaats en zou de AUHV moeten handhaven. De AUHV heeft een monopolie op het recht om te hengelen in bepaalde gemeentelijke wateren en met dat monopolie komt de verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat hengelaars voldoen aan de regels in álle gemeentelijke wateren. Als de AUHV dat niet wil, dan zouden de kosten voor het visrecht moeten stijgen, zodat de gemeente zelf handhavers kan aanstellen.
1.10	Vislessen normeren menselijke belangen
	De AUHV bezoekt scholen om daar vislessen te geven. Als onderdeel van deze lessen worden klassen mogelijk meegenomen op hengelexcursie waar ieder kind gaat hengelen met als doel dat ieder kind een vis vangt, of zij (en/of hun ouders/verzorgers) dit nu willen of niet. Niet alle kinderen (en/of hun ouders/verzorgers) zullen dat leuk vinden, omdat zij geconfronteerd worden met dierenleed. De vislessen normaliseren het toebrengen van pijn en stress bij vissen voor eigen genot. Dit zijn niet de waarden die de gemeente Utrecht uitdraagt in de Nota Dierenwelzijn.
1.11	Stadsecologen dragen bij aan beter visplan
	In de huidige huurovereenkomst met de AUHV is al afgesproken dat de AUHV een visplan maakt met daarin de maatregelen die zij nemen voor het beheer van de visstanden. In de huidige overeenkomst staat nog niet dat dit plan ook gedeeld moet worden met de gemeente. De activiteiten van de AUHV, zoals het verwijderen van oever- en waterplanten ten behoeve van het (vergemakkelijken van het) hengelen en het uitzetten van vissen, hebben echter directe invloed op de ecologie in Utrecht. Door het visplan van de AUHV voor te leggen aan stadsecologen kunnen zij meedenken en de plannen van de AUHV toetsen aan het ecologisch beleid van de gemeente.
Kanttekeningen/ Risico’s	
1.1	Minder plekken om te hengelen

	Het uitbreiden van het aantal hengelvrije wateren in Utrecht zal leiden tot minder plekken waar gehengeld kan worden. De hengelaars zullen hier niet blij mee zijn. Er zal ook in eerste instantie mogelijk onduidelijkheid bestaan waar nog wel en waar niet meer gehengeld mag worden. De gemeentelijke site heeft een duidelijke lijst van parken, maar FUP's en vegetatie-eilanden willen nog wel eens van plek veranderen. Na afronding van de onderhandelingen kunnen gemeente en AUHV samen de kaart met de plekken waar nog wel en waar niet meer gehengeld kan worden aanpassen en een nieuwe kaart publiceren. In Bijlage 1 Lijst hengelvrije zones maken we dit in tekst inzichtelijk.
1.2	Niet verbieden, dus vragen
	De gemeente kan het gebruik van weerhaken niet eigenstandig verbieden. Daarom geven we deze maatregel mee aan de AUHV als punt in de contractonderhandelingen. Dit geldt ook voor het gebruik van lood, meerdere
1.3	Verbeteren visstand
	De AUHV mag maatregelen nemen om de visstand te verbeteren. Het uitzetten van gekweekte vissen is een maatregel die kwantitatief de visstand verbetert. Het verbieden hiervan is juridisch moeilijk. Er is wel ruimte voor de gemeente om in de onderhandelingen in te zetten op het stoppen met uitzetten van gekweekte vissen. Vissterfte moeten we namelijk niet compenseren met het uitzetten van gekweekte vissen. Beter is het voorkómen van vissterfte, bijvoorbeeld door riooloverstorten tegen te gaan, rustgebieden voor vissen te creëren door delen van het water hengelvrij te maken en de waterkwaliteit te verbeteren. Daarmee stimuleren we de verbetering van de visstand op natuurlijke wijze.
1.4	Sommige visuitzettingen zijn onderdeel van verplaatsingen
	Niet alle uitzettingen in Utrechtse wateren zijn afkomstig uit kweekvijvers. Soms worden karpers weggevangen uit wateren met een slechte waterkwaliteit (al dan niet veroorzaakt door deze karpers) en uitgezet in ‘gezondere’ wateren. Uitzettingen die onderdeel zijn van dergelijke verplaatsingen komen doorgaans ten goede van de vissen en blijven nog wel toegestaan.
1.5	Minder hengelaars, minder inkomsten
	Door alleen inwoners van de gemeente Utrecht toe te staan in gemeentelijke wateren te hengelen, kan er sprake zijn van minder inkomsten voor de AUHV. Mocht dit een dusdanig financieel probleem worden, dan kan dit punt van onderhandeling versoepeld worden door inwoners van de provincie Utrecht het hengelen in gemeentelijk water toe te staan.
1.6	Handhaving kost geld
	Bij het verkrijgen van de visrechten heeft de AUHV de plicht gekregen om regels en vereisten te handhaven. De controleurs van de AUHV kunnen vooralsnog alleen ten opzichte van leden van de AUHV optreden Meer regels en meer vereisten leiden tot meer handhaving en de AUHV is hiermee meer geld kwijt aan handhaving. De AUHV kan dit oplossen door de VISpas duurder te maken. We benadrukken hierbij dat de visrechten voor een behoorlijk lage prijs verworven zijn (zie alinea financiën). Dus als de AUHV kosten voor handhaving niet kan opbrengen, kan de gemeente dat
1.7	Meer werk voor de stadsecologen
	Het betrekken van gemeentelijke ecologen bij het visplan van de AUHV levert de ecologen meer werk op. Hoe beter het plan is dat de AUHV uiteindelijk voorlegt, hoe minder werk het de ecologen kost. Het Utrechtse waterleven wordt er sowieso beter van.

Beslispunt	
2	Het besluit tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht 2010, partiële herziening Artikel 2:38b Verbod voeren van dieren vast te stellen.
Argumenten	
2.1	<u>Het voeren van vissen heeft meerdere negatieve gevolgen</u>
	Hengelaars gebruiken aas om vis te lokken. Ze gebruiken aas aan de haak, maar gooien ook vissenvoer of brood in het water om vissen te lokken. En met dat laatste (het gooien van voer in het water) voeren hengelaars feitelijk dus vissen. Dat is toegestaan, want hengelaars zijn uitgezonderd van het gemeentelijke voederverbod. Het voer dat hengelaars verspreiden buiten de haak om heeft echter een negatieve impact op de waterkwaliteit - want stimuleert algengroei en botulisme - en op de gezondheid van waterdieren die dit tot zich nemen. Daarnaast trekt het ratten aan. Het uitzonderen van hengelaas van het voederverbod is tegenstrijdig met de Integrated Pest Management-methodiek die Utrecht hanteert. Deze stelt preventieve maatregelen als uitgangspunt om de ervaren overlast van ratten (en muizen) te voorkomen.
Kanttekeningen/ Risico's	
2.1	<u>Het opheffen van de uitzondering op het voederverbod vereist handhaving</u>
	Hengelaars gaan net als andere particulieren vallen onder het voederverbod. Dit betekent dat zij voer niet meer als hulpmiddel mogen inzetten om vissen te lokken. Handhaving van de APV valt onder de bevoegdheid van gemeentelijke BOA's, waar capaciteit nu al beperkt is. Het is geenszins de bedoeling om in heel Utrecht actief op deze wijziging van het APV-artikel te gaan handhaven. Deze wijziging is dan ook te beschouwen als het stellen van een nieuwe vorm die de belangrijke, communicatieve werking, ook richting hengelaars, heeft dat het voeren van dieren niet gewenst is. De controleurs van de AUHV en de BOA's van de Hengelsportfederatie Midden Nederland, die in de regio actief zijn, gaan hengelaars aanspreken als zij actief voer verspreiden en hebben zo een constructieve rol bij de nieuwe norm.
Beslispunt	
3	Het college op te dragen: a. Te onderzoeken waar vanwege nieuwbouw en verdichting de overlast van nachtvissen richting bewoners reëel is en deze plekken uit te sluiten van nachtvissen b. Een publiekscampagne te starten over het dierenleed dat hengelen veroorzaakt c. De raad tijdig en regelmatig te informeren over de verlenging van het contract met de AUHV
Argumenten	
3.1	<u>Door nieuwbouw en verdichting krijgen meer inwoners te maken met overlast van nachthengelen</u>

	De gemeente Utrecht heeft nachthengelzones ingesteld. Buiten deze zones mag ‘s nachts niet gehengeld worden. ‘s Nachts hengelen kan immers voor anderen bijdragen aan nachtelijke onrust en lichtvervuiling, terwijl inwoners dan graag willen slapen. Door nieuwbouw en verdichting kan er sprake zijn van de noodzaak om de huidige nachthengelzones te beperken.
3.2	Of hengelen pijn doet? Wat denk je zelf!
	Veel mensen hebben weinig informatie over het welzijn van vissen, en wat onbekend is maakt onbemind. De gemeente Den Haag startte onder de noemer ‘Of hengelen pijn doet? Wat denk je zelf!’ een publiekscampagne om inwoners te informeren over het verantwoord omgaan met vissen.[29] Een dergelijke campagne zou in Utrecht aansluiten op de gemeentelijke campagne ‘Rat in de stad? Zo voorkom je dat!'.
3.3	Informatieplicht naar de raad
	De vorige contractonderhandeling met de AUHV vanuit de gemeente Utrecht verliep rommelig, met vertraging, een voorstel voor een eenjarig contract, een uitspraak van de Kamer voor Binnenvisserij en daarna toch een zesjarig contract. Het verlopen proces en de informatievoorziening naar de raad waren ondermaats en dat willen we nu voorkomen.
Kanttekeningen/ Risico’s	
3.1	Onderzoek kost tijd en geld
	We willen dat bij ruimtelijke ontwikkelingen gecheckt wordt of deze plaatsvinden in de buurt van een zone waar nachthengelen is toegestaan. Pas dan wordt gekeken wat de risico's van het nachthengelen op de nachtrust van nieuwe omwonenden is. Mocht dat het niveau bereiken waarop op andere plekken geen nachthengelzones zijn toegestaan, dan wordt de nachthengelzone daar opgeheven.
3.2	Heeft nog een campagne wel zin?
	De gemeente Utrecht voert vele campagnes en inwoners worden niet altijd bereikt. Het is ook maar de vraag of inwoners wel bereikt willen worden met een publiekscampagne over hengelen. Toch zou deze campagne niet misstaan in het campagneportfolio van de gemeente.

Financiën

Met de AUHV is per 2022 een zesjarige overeenkomst afgesloten, waarbij de AUHV momenteel € 1.252, - per jaar voor de huur van het visrecht betaalt. Het meenemen van punten voor de onderhandelingen heeft geen financiële gevolgen.

Hengelaas niet meer uitzonderen van het voederverbod heeft geen financiële gevolgen, omdat de wijziging niet actief gehandhaafd gaat worden, zoals dit ook het geval is bij het algehele voederverbod. Er is dus geen extra capaciteit bij gemeentelijke handhaving nodig. Ook niet omdat de controleurs van de AUHV en de BOA's van Hengelsportfederatie Midden Nederland, die respectievelijk handhavende taken hebben ten opzichte van AUHV-leden en op naleving van de Visserijwet, overtreders kunnen aanspreken op het verspreiden van voer en zo het aantal overtredingen kunnen verminderen.

Het onderzoeken van mogelijke overlast van nachthengelen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zal geld en capaciteit kosten, maar is feitelijk een kleine check in ruimtelijke plannen waarin al zoveel onderzocht en getoetst wordt. Dit vormt daarmee geen belemmering.

Het voeren van een campagne kost vanzelfsprekend geld, maar kan betaald worden uit lopende communicatiebudgetten. Het voeren van deze campagne gaat mogelijk wel ten koste van een andere campagne. Dit is hiermee kostenneutraal.

Participatie

Bij het opstellen van dit voorstel hebben we contact gezocht met dierenwelzijnsorganisaties en experts op het gebied van hengelen. Er is geen contact gezocht met de AUHV. Vissen kunnen niet op een voor mensen verstaanbare manier aangeven wat zij zelf vinden van opgehengeld worden.

Communicatie

Met de AUHV dient voorafgaand, tijdens en na de onderhandelingen gecommuniceerd te worden. Na het afsluiten van het nieuwe contract dient de AUHV te communiceren naar de achterban over nieuwe regels en vereisten. De gemeente zelf dient een publiekscampagne op te zetten en te communiceren naar de raad.

Bijlagen

Het besluit tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht 2010, partiële herziening Artikel 2:38b Verbod voeren van dieren inclusief de bijlage: Overzicht van de wijzigingen in Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, partiële herziening (Was/Wordt)

Bijlage 1: Lijst hengelvrije zones

---

[1] Alós, J., Cerdà, M., Deudero, S., & Grau, A. M. (2008). Influence of hook size and type on short-term mortality, hooking location and size selectivity in a Spanish recreational fishery. *Journal of Applied Ichthyology*, *24*(6), 658-663.

[2] https://www.sportvisserijnederland.nl/files/verstandig-sportvissen-brochure_14059.pdf

[3] Bartholomew, A., & Bohnsack, J. A. (2005). A review of catch-and-release angling mortality with implications for no-take reserves. *Reviews in Fish Biology and Fisheries*, *15*, 129-154.

[4] Hühn, D., & Arlinghaus, R. (2011). Determinants of hooking mortality in freshwater recreational fisheries: a quantitative meta-analysis. In *American Fisheries Society Symposium* (Vol. 75, pp. 141-170).

[5] Gingerich, Andrew J., et al. "Evaluation of the interactive effects of air exposure duration and water temperature on the condition and survival of angled and released fish." *Fisheries Research* 86.2-3 (2007): 169-178.

[6] Cooke, S. J., & Suski, C. D. (2005). Do we need species-specific guidelines for catch-and-release recreational angling to effectively conserve diverse fishery resources?. *Biodiversity & Conservation*, *14*, 1195-1209.

[7] https://auhv.mijnhengelsportvereniging.nl/files/beheerplan-viswateren-auhv-2018-2021_44035.pdf

[8] Sneddon, L. U., Braithwaite, V. A., & Gentle, M. J. (2003). Do fishes have nociceptors? Evidence for the evolution of a vertebrate sensory system. *Proceedings of the Royal Society of London. Series B: Biological Sciences*, *270*(1520), 1115-1121.

[9] Sneddon, L. U. (2017). Comparative physiology of nociception and pain. *Physiology*.

[10] Elwood, R. W. (2021). Potential pain in fish and decapods: Similar experimental approaches and similar results. *Frontiers in Veterinary Science*, *8*, 631151.

[11] Fish can feel pain in similar way to humans, study concludes | The Independent | The Independent

[12] Akinrinade, I., Kareklas, K., Teles, M. C., Reis, T. K., Gliksberg, M., Petri, G., ... & Oliveira, R. F. (2023). Evolutionarily conserved role of oxytocin in social fear contagion in zebrafish. *Science*, *379*(6638), 1232-1237.

[13] Proctor, H. S., Carder, G., & Cornish, A. R. (2013). Searching for animal sentience: A systematic review of the scientific literature. *Animals*, *3*(3), 882-906.

[14] Flik, G. (2020). Veertig jaar stressfysiologisch onderzoek aan vissen.

[15] Lambert, H., Cornish, A., Elwin, A., & D'Cruze, N. (2022). A kettle of fish: a review of the scientific literature for evidence of fish sentience. *Animals*, *12*(9), 1182.

[16] HEALTH AND FOOD SAFETY - Animal Welfare: New EU Reference Centre for the welfare of aquatic animals

[17] Toezicht op dierenwelzijn bij het doden van paling 2018-2020 | Visketen in beeld | NVWA
[18] wetten.nl - Regeling - Visserijwet 1963 - BWBR0002416
[19] Weerhaak of weerhaakloos? - Vissenwelzijn - Vis & water - Sportvisserij Nederland
[20] Amersfoort verbiedt als eerste gemeente vissen met een weerhaak | Binnenland | NU.nl
[21] Sportvisserij loodvrij - Vis & water - Sportvisserij Nederland
[22] Onderzoek: "Loodverlies en het gebruik van loodvervangers in de sportvisserij: Analyses van de 2017-2021 Screening Surveys (CVO, WMR, 2023)"
[23] https://uvw.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/b850edb3-1565-4c84-ad75-dcaa4f33d5b3
[24] Deventer wacht niet op Europa en voert verbod op vislood in: ‘Er zijn milieuvriendelijke alternatieven’ | Deventer | AD.nl
[25] Van waarde voor de maatschappij - Jaarverslag 2024
[26] https://auhv.mijnhengelsportvereniging.nl/files/beheerplan-viswateren-auhv-2018-2021_44035.pdf
[27] Partij voor de Dieren | Schriftelijke vragen Uitvoeringsplan Schoon Water en Kaderrichtlijn Water
[28] Sportvistoerisme naar Nederland
[29] www.denhaag.nl/pers/haagse-publiekscampagne-vraagt-aandacht-voor-dierenleed-bij-hengelen

Bijlage 1: Lijst hengelvrije zones

Huidige hengelvrije zones (bron: AUHV):

- Van de oevers van de Westelijke plas en Noordzijde oostelijke Haarrijnse plas m.u.v. stek
- Zone tussen Smalle Themaat/ Thematerweg en Haarrijnse plas, Vijver Rubenslaan
- Rondom Den Engh in Maximapark, Vikingrijn Maximapark
- Zuilense Bos
- Begraafplaats/ crematorium Daelwijk
- Watergang langs Sint Anthoniedijk Ruijgenhoek
- Watergangen in Voorveldsepolder (west- & oostzijde A27),
- De Uithof
- Watergangen in Amelisweerd (m.u.v. de Kromme Rijn)
- Parken; Maximapark, Meentpark Julianapark, de Gagel, Oog in Al, Griftpark, Wilhelminapark, Bloeijendaal,
- Volkstuinen: Ons Genot Overvecht, Flora's Hof, De Hoge Weide Papendorp, Ons Buiten Voordorp, De Pioniers Voordorp, Stadion Rijnsweerd Noord, Zuid Lunetten.

Toevoegingen initiatiefvoorstel *:

- Parken, plantoenen en natuurgebieden (zoals vermeld op de site van de gemeente)
- Erfgoedgebieden: Oudegracht, Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Singel
- Water binnen 100 meter van de sluizen: Weerdsluis, Noordersluis, Muntsluis, Vechtsluis, Klopvaart, de Hommel, schutsluis Leidsche Rijn
- Water binnen 100 meter van gemalen: Achttienhoven, Fortuin, Hoograven, Kruisvaart, Loevenhout, Noordergemaal, Overvecht Zuid, Stoomgemaal, Stoomgemaal Laagraven, Stoomgemaal Lange Vliet, Voordorp
- Water binnen 10 meter van ecologische oevers, Fauna Uittreed- en uitrustplaatsen (FUP's) en vegetatie-eilanden (vooralsnog geen nadere cartografische gegevens over beschikbaar)

*Voor zover deze wateren gemeentelijk eigendom zijn.

Besluit tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, partiële herziening Artikel 2:38b Verbod voeren van dieren

De raad van de gemeente Utrecht
Gelezen het initiatiefvoorstel van raadslid Maarten van Heuven van 10 juli 2025.
Gelet op artikel 108 eerste lid, artikel 147a en artikel 149 Gemeentewet;
Overwegende dat personen die de sportvisserij beoefenen en in het bezit zijn van een daartoe bestemde en geldige VISpas uitgezonderd zijn van het verbod op het voeren van dieren, terwijl zij door het voeren van vissen wel bijdragen aan een slechtere waterkwaliteit, een slechtere gezondheid van waterdieren en het aantrekken van ratten;

Besluit de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 als volgt te wijzigen:

Artikel I

Artikel 2:38b Verbod voeren van dieren komt te luiden

1. Het is verboden op een openbare plaats of openbaar water dieren te voeren.

2. Het verbod geldt niet voor:

a. personen die dieren voeren of bijvoeren in opdracht van de beheerder van de openbare plaats of het openbaar water;

b. door het college van B&W nader aan te wijzen locaties die geschikt worden bevonden voor het recreatief voederen van dieren.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking 5 weken na bekendmaking in het gemeenteblad;

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van X-X-2025

De burgemeester	De griffier
Sharon A.M. Dijksma	Miguel Israel

Bijlage: Overzicht van de wijzigingen in Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, partiële herziening (Was/Wordt)

Bestaande tekst:	Nieuwe tekst
Artikel 2:38b Verbod voeren van dieren 1. Het is verboden op een openbare plaats of openbaar water dieren te voeren. 2. Het verbod geldt niet voor: a. personen die dieren voeren of bijvoeren in opdracht van de beheerder van de openbare plaats of het openbaar water; b. personen die de sportvisserij beoefenen en in het bezit zijn van een daartoe bestemde en geldige VISpas. c. door het college van B&W nader aan te wijzen locaties die geschikt worden bevonden voor het recreatief voederen van dieren.	Artikel 2:38b Verbod voeren van dieren 1. Het is verboden op een openbare plaats of openbaar water dieren te voeren. 2. Het verbod geldt niet voor: a. personen die dieren voeren of bijvoeren in opdracht van de beheerder van de openbare plaats of het openbaar water; b. door het college van B&W nader aan te wijzen locaties die geschikt worden bevonden voor het recreatief voederen van dieren.

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	4900
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	25 september 2025
Agendapunt	3.5
Titel	Raadsbrief Uitvoeringsprogramma kwaliteitsslag Park Transwijk
ID	5128
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Schilderman
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	25 september 2025

Voorgesteld besluit

Plan voor samenwerking met Utrechters

Opsteller: Marcel Haak (projectmanager kwaliteitsslag Park Transwijk)

Projectnaam: Kwaliteitsslag Park Transwijk

Korte omschrijving van het project:

Plan met maatregelen om Park Transwijk te verbeteren en in te richten op de toekomstige groei van bezoekers vanwege de woningbouwplannen in Utrecht Zuidwest (zoals Merwede, Lomanlaan en andere plekken).

Datum: 3 juni 2025 Versie: 1

Dit samenwerkingsplan is een vervolgstap in het Samen Stad Maken voor de verbeterplannen voor Park Transwijk.

In 2024 heeft het betrokken projectteam van Park Transwijk aan de hand van het Kompas voor zeggenschap, gekozen voor de samenwerkingsvorm ‘peilen’. Op verschillende manieren (via DenkMee, interviews, parkwandelingen, inloopavond, kinderateliers, wijkbericht, etc.) is de mening van omwonenden, bezoekers en gebruikers van het park gevraagd. Dit is beschreven in het Uitvoeringsprogramma kwaliteitsslag Park Transwijk (hoofdstuk 2) en vastgelegd in een wegingsverslag. In dit wegingsverslag geven we aan wat we hebben opgehaald en hoe we de input van Utrechters hebben meegewogen bij de voorstellen voor maatregelen.

Het Uitvoeringsprogramma en het wegingsverslag zijn op DenkMeeUtrecht.nl/ParkTranswijk en op de projectpagina Park Transwijk op de website Utrecht.nl gepubliceerd.

Wat is de vraag of kwestie in de eerstvolgende fase?
Na vaststelling van het Uitvoeringsprogramma willen we een aantal (nieuwe) maatregelen uitwerken in de vorm van co-creatie met omwonenden en stakeholders; Dit gaat over: 1. De urban sport zone (2e helft 2025) 2. Een openbare speelplek (in combinatie met kunst en verblijfsplek tijdens evenementen, (2e helft 2025) 3. Verbeteringen aan de bestaande siertuin bij de Koeriersterlaan (2e helft 2025)

4. Een nieuwe siertuin, mits we daarvoor een geschikte locatie kunnen vinden in het park. Is nog niet bekend, verkennen we in de 2e helft van 2025. Het zoekgebied is rond de Westdijklaan en de heuvel. (indien er een geschikte plek is dan starten we met co-creatie in de 1e helft 2026).

Hieronder staan de belangrijkste groepen Utrechters die een rol spelen bij de verbeterplannen voor Park Transwijk.

Urban sport zone:

- Omwonenden (zowel aan de zijde Transwijk als aan de zijde Kanaleneiland en Merwede)
- Sport Utrecht
- Afvaardiging diverse belangenverenigingen van sporten zoals skaters, etc.
- Afvaardiging grote evenementen organisaties (Bevrijdingsfestival en Central Park)
- Gemeente Utrecht afdeling MO-Sport, Gezondheid, Evenementen, BOR-spelen voor beheer en W&S (beheer) en wijkadviseur

Openbare speelplek (in combinatie met kunst en verblijfsplek tijdens evenementen) bij de heuvel:

- Direct omwonenden (zowel aan de zijde Transwijk als aan de zijde Kanaleneiland)
- Afvaardiging van de scholen in de directe omgeving
- Afvaardiging grote evenementen organisaties (Bevrijdingsfestival en Central Park)
- Afvaardiging Utrecht Natuurlijk (kennis / ervaring met bestaande speelplek)
- Gemeente Utrecht afdelingen kunst , MO-Spelen en BOR-spelen voor beheer en W&S (beheer)
- Betrokken kunstenaar (van huidig kunstobject op heuvel)

Verbeteringen aan de bestaande siertuin Koeriersterlaan:

- Direct omwonenden Kanaleneiland (nabij Vasco Da Gamalaan / Beneluxlaan)
- Afvaardiging AxionContinu
- Afvaardiging Utrecht Natuurlijk (kennis / ervaring met schooltuinen)
- Gemeente Utrecht: afdeling groen, BOR-Groen voor beheer en W&S (beheer)

Nieuwe siertuin (indien hiervoor een geschikte plek gevonden wordt):

- Direct omwonenden (zowel aan de zijde Transwijk als aan de zijde Kanaleneiland)
- Afvaardiging Utrecht Natuurlijk (kennis / ervaring met schooltuinen)
- Gemeente Utrecht: afdeling groen, erfgoed, BOR-Groen voor beheer en W&S (beheer)

Hoe betrekken we bewoners en (toekomstige gebruikers) bij de verbeterplannen voor Park Transwijk?

De gemeente is verantwoordelijk en wil met een groep betrokkenen samen deze onderdelen ‘maken’. We kijken op basis van de thema's naar de representativiteit en dat verschillende belangen worden vertegenwoordigd. We willen dat de betrokkenen (Utrechters) meedoen en samen maken, zij zijn de participerende partij. Kortom een deel van de maatregelen voor verbeteringen aan het park lenen zich goed om in co- creatie verder uit te werken. We willen graag gebruik maken van de expertise van bijvoorbeeld Sport Utrecht bij de uitwerking van de urbansportzone en daarbij rekening houden met de ruimte die de grote evenementen nodig hebben. Daarbij willen we ook de ideeën van direct omwonenden meenemen. Waar zitten de zorgen (bv lawaai van een sportzone) en hoe kunnen we daar gezamenlijk een goed plan voor maken.
Dit geldt ook voor de openbare speelplek en de siertuinen. Deze maatregelen zijn bijzondere plekken waar we goed in co-creatie een gezamenlijk ontwerp/plan kunnen maken.

Benoem kort de eerstvolgende stappen die je gaat zetten om invulling te geven aan desbetreffende samenwerkingsvorm.

In juli-september willen we een oproep doen aan omwonenden en stakeholders met de vraag of ze willen participeren in een co-creatie aanpak. Van de urban sport zone weten we al dat Sport Utrecht en een afvaardiging van diverse sporten (zoals de skaters) veel belangstelling hebben om deel te nemen.
Voor de openbare speeltuin (in combi met oa kunst) en de siertuinen verkennen we dit nog verder.

Op de volgende manieren benaderen we omwonenden/stakeholders/bezoekers park:

- Direct contact met SportUtrecht en stakeholders uit o.a. de skate community
- actief benaderen van lagere scholen in de omgeving,
- oproep via DenkMee
- flyers op aantal plekken (zoals bij de Stadsboerderij, Stadstuin Food for Good, omliggende verzorgingshuizen, wijkbureau, et cetera)
- benaderen Utrechters die al eerder interesse hebben getoond om actief mee te denken.
- Indien bovenstaande onvoldoende oplevert: brede bewonersbijeenkomst in het park om Utrechters te informeren over het Uitwerkingsprogramma en daarbij op de thema's (tafels) voor co-creatie mensen uit te nodigen om mee te gaan doen. Zo geef je terugkoppeling en neem je hen mee in de volgende stap en hoe zij daar een rol in kunnen pakken.

Insteek is dat we uiterlijk september starten met de co-creatie van de urban sport zone, de openbare speelplek en het verbeterplan voor de bestaande siertuin aan de Koeriersterlaan.

Bij het organiseren van de co-creatieprocessen verkennen we hoe 'experts' kunnen/willen bijdragen aan dit proces of dat zij misschien wel een meer leidende rol willen. Denk bijvoorbeeld aan de urban sport zone; wellicht is kunnen we het komen met een plan vragen aan SportUtrecht en als gemeente aan tafel zitten als een van de belanghebbenden.

Bij de samenwerking met de stad houden we rekening met de leidende principes voor houding en gedrag. Hoe passen we dit toe bij de eerst volgende stappen van de samenwerking (waarbij we onderdelen van het plan in co-creatie verder uitwerken)?

De leidende principes voor houding en gedrag zijn:

- We zijn open en eerlijk
- We geven vertrouwen aan Utrechters
- We tonen lef
- We zorgen dat iedereen kan meedoen
- We werken aan duurzame relaties met Utrechters
- We leren en verbeteren

Dit passen we op de volgende manier toe bij de verdere uitwerking van het Uitvoeringsprogramma Park Transwijk:
We gaan door met de aanpak die we ook bij het uitwerken van het Uitvoeringsprogramma Kwaliteitsslag Park Transwijk hebben opgepakt. Met het projectteam zijn we veel op locatie aan het werk geweest. Bijvoorbeeld werkateliers in de stadsboerderij Eilandsteede. Door veel in het park te werken krijg je steeds beter beeld van de situatie. Daarnaast hebben we op allerlei manieren contact gezocht in (en om) het park met Utrechters. Zoals interviews, parkwandelingen, kinderateliers, spreekuren bij Eilandsteede, lezingen bij de verzorgingscentra rond het park, etc. Daarnaast zetten we in op snelle verbeteringen (opknapbeurten) waarbij we laten zien dat we niet alleen een plan op papier aan het maken zijn.

Door veel in het park te zijn (en te werken) zijn we beschikbaar en bereikbaar. Hierbij zijn we open en vertellen eerlijk wat we weten en wat nog niet. Deze manier van werken willen we voortzetten bij de co-creatie voor de 4 boven benoemden maatregelen: Aanwezig zijn in het park, werksessies in het park, Utrechters ter plekke meenemen in de aanpak en ruimte geven voor ideeën en zorgen.



Kwaliteitsslag Park Transwijk

Uitvoeringsprogramma van de omgevingsvisies Merwedekanaalzone en Kanaleneiland-Transwijk

juni 2025

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/
park-transwijk

Colofon

Eerst dank aan
Alle Utrechters die via Samen Stad Maken ons ideëen en aandachtspunten hebben meegegeven voor verbeteringen van het park.

Kernteam
Annemieke van Geelen (omgevingsmanager)
Jacqueline Verhoek (adviseur groen)
Joery Schouten (adviseur vastgoed VGU)
Kristen Papadopoulos (communicatieadviseur)
Luuk van den Berg (landschapsarchitect)
Malou Swart (adviseur mobiliteit)
Marc Boon (adviseur openbare ruimte W&S)
Martine van der Linden (projectsecretaris)

In afstemming met (intern)
Arjan Corten (adviseur water)
Boyke Westerhof (wijkadviseur Zuidwest)
Carolien de Boer (adviseur kunstzaken)
Dorien Tulp (landschapsontwerper)
Jeroen Koning (adviseur spelen en gezondheid)
Jessica Sint (asset manager bijzonder objecten BOR)
Margot Hols (sociaal architect))
Marrion Hoogenboom (adviseur beheer BOR)
Max Trienekens (adviseur evenementen)
Mohamed Bouaabaslam (wijkopzichter W&S)
Nicolette Deetman (projectmanager AxionContinu)
Pascalle Dekker (accounthouder Utrecht Natuurlijk)
Pim Leuverink (projectmanager noordelijke wandel-fietsroute)
Sebastiaan Bekker (planeconoom)
Willemijn Pas (adviseur MO sport)
Wouter Baack (asset manager groen BOR)

O.a. in afstemming met (extern)
Dick Oskam (WIJ 3.0)
Huub van de Vecht (Central Park festival)
Liselot Thijssen (stadstuin Food for Good)
Lucas Bosch (Sport Utrecht)
Manja Kersthol (Bevrijdingsfestival)
Marijke de Jong (Villa Vrede)
Rob Nillezen en Suzanne Stokvis (Utrecht Natuurlijk)

Projectmanagement
Marcel Haak (Projectmanager)

Opdrachtgever
Thomas van Elteren (afdelingshoofd Merwede-Zuidwest)

Grafische realisatie
Ruimte

Versiedatum
juni 2025

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 4
1. 1 Introductie 4
1. 2 Leeswijzer 4

Hoofdstuk 2 Samen Stad Maken 6
2. 1 Inleiding 6
2. 2 Aanpak voor Park Transwijk 6
2. 3 Uitkomst (oogst) van Samen Stad Maken over Park Transwijk 7
2. 4 Wat gaan we ermee doen? 9
2. 5 Eigenaarschap voor het park 9

Hoofdstuk 3 Historie van het park: robuust en toekomstvast 10
3. 1 Historisch ontwerp 10
3. 2 Verval en herinrichting 12
3. 3 Toekomst Park Transwijk: beter benutten van het robuuste ontwerp 13
3. 4 Goed doordacht raamwerk 14

Hoofdstuk 4 Het uitvoeringsprogramma 16
4. 1 Uitgangspunten en concrete maatregelen 16
4. 2 Meer ruimte voor ecologie en een gevarieerd aanbod van planten en bloemen 18
4. 3 Duidelijke fiets- en wandelpaden en eenduidig parkmeubilair 20
4. 4 Verbeteren, verplaatsen of aanvullen van (recreatieve) functies 26
4. 5 Verbeteren watersysteem en waterkwaliteit 40
4. 6 Vastgoed in het park 42
4. 7 Beheerplan Park Transwijk 44

Hoofdstuk 5 Financiële uitvoerbaarheid en planning 46
5. 1 Financiële uitvoerbaarheid 46
5. 2 Planning (uitwerking en uitvoering investeringen) 47

Hoofdstuk 1 Inleiding

1. 1 Introductie

Het ‘Uitvoeringsprogramma Park Transwijk’ is de uitwerking van de doelen en ambities (zie kader op pagina 5) die zijn beschreven in de omgevingsvisies Merwedekanaalzone (raadsbesluit in 2021) en Kanaleneiland & Transwijk (raadsbesluit in 2022). In de afbeelding op de volgende pagina staan de doelen en ambities uit de beide omgevingsvisies aangegeven.

In dit Uitvoeringsprogramma staan voorstellen voor investeringen waarmee we Park Transwijk willen verbeteren. Deze voorstellen zijn gebaseerd op de wensen en ideeën van Utrechters (vanuit Samen Stad Maken) en de beleidsdoelen van de gemeente Utrecht.

Utrecht is de afgelopen 20 jaar hard gegroeid. En ook de komende jaren groeit de stad door. De verwachting is dat het aantal inwoners zal toenemen van ruim 350.000 naar ruim 455.000. Dat gaan we ook merken in en om de wijken Kanaleneiland, Transwijk en de Merwedekanaalzone. Concreet zijn in Utrecht Zuidwest rond de 20.000 – 25.000 extra woningen gepland, in aanbouw of al gerealiseerd.

Met de kwaliteitsslag willen we Park Transwijk beter laten voldoen aan een grotere gebruiksdruk en ruimtevraag vanuit de (directe) omgeving. Het park moet in de toekomst door meer mensen (recreatief) gebruikt kunnen worden en mooier en aangenamer worden om in te verblijven. Daarnaast zetten we in op versterking van het groen en verbeteringen van het watersysteem en waterkwaliteit, zodat het park in de toekomst meer klimaatadaptief wordt.

In de basis sluit het functionele ontwerp van het park uit 1960 (met verschillende gebruiksonderdelen zoals een kinderboerderij met speeltuin, een evenementenveld, schooltuinen, wandelpaden en ligweides) goed aan op het huidige en toekomstige grotere recreatieve gebruik van het park. De voorstellen voor verbeteringen aan het park zijn gebaseerd op dit oorspronkelijke ontwerp.

Daarnaast zijn de voorstellen voor verbeteringen aan het park in lijn met het (door de gemeenteraad in 2024 vastgestelde) locatieprofiel voor evenementen voor Park Transwijk.

1. 2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 leggen we (het proces van) Samen Stad Maken uit. In 2024 en begin 2025 hebben we op diverse manieren contact gelegd met de gebruikers en omwonenden van Park Transwijk. Dat heeft veel waardevolle inzichten en ideeën opgeleverd. Deze nemen we mee bij de investeringen die we voorstellen om het park te verbeteren. Na vaststelling van het Uitvoeringsprogramma Park Transwijk zullen een aantal investeringsvoorstellen (zoals sportvoorzieningen en een openbare speelplek) verder worden uitgewerkt samen met omwonenden en gebruikers van het park.

In hoofdstuk 3 geven we een uitleg over het ontwerp van het park uit 1960. Hiermee laten we zien waarom we zorgvuldig met dit bijzondere park willen omgaan. We stellen maatregelen voor die passen bij het ontwerp en karakter van het park. Een van de belangrijkste uitgangspunten daarbij is het handhaven en verstevigen van het ruimtelijk raamwerk van het park.
Ook de opknapbeurt wordt in dit hoofdstuk benoemd. Dit is een middel om het ontwerp van het park weer beter zichtbaar te maken. En ook om gebruikers te laten zien dat we luisteren naar hun signalen.

In hoofdstuk 4 volgen de thema’s met uitgangspunten en voorstellen voor verbeteringen en nieuwe maatregelen. Dit gaat over het versterken van het groen, water en ecologie, vernieuwing van paden en entrees, verbeteringen aan het vastgoed, verbeteren faciliteiten voor evenementen en extra voorzieningen voor sporten en spelen. We stellen hierbij een soort zonering voor in het park met rustigere plekken (waar je kunt wandelen, rustig op een bankje kan zitten en ruimte is voor de ecologie) en plekken met meer reuring (waar bijvoorbeeld sport en spelen het beste kan worden toegevoegd).

Hoofdstuk 5 beschrijft op hoofdlijnen de financiële uitvoerbaarheid en de uitvoeringsplanning. We stellen voor de maatregelen in de periode 2026-2029 gefaseerd uit te voeren (zodat het park open blijft voor bezoekers, we rekening houden met het broedseizoen en momenten als er evenementen plaatsvinden).

Samenvatting doelen en ambities Park Transwijk uit de omgevingsvisie Merwedekanaalzone

Park Transwijk is een goed voorbeeld van een park uit de naoorlogse stedenbouw. Het is in de vijftiger jaren ontworpen als een 26 hectare groot recreatiepark voor heel Kanaleneiland. Door de slechte oversteekbaarheid van de brede wegen (Europalaan en de Beneluxlaan) langs beide zijden van het park functioneert het park nu niet goed voor het omliggende woongebied. Er is relatief veel verharding in het park en er is sprake van versnippering omdat er functies in het park zijn die maar één doel dienen en hierdoor geen meervoudig gebruik mogelijk maken. Nieuwe invullingen moeten passen bij de cultuurhistorische en ecologische waarde van het park.

Dit gaat over:

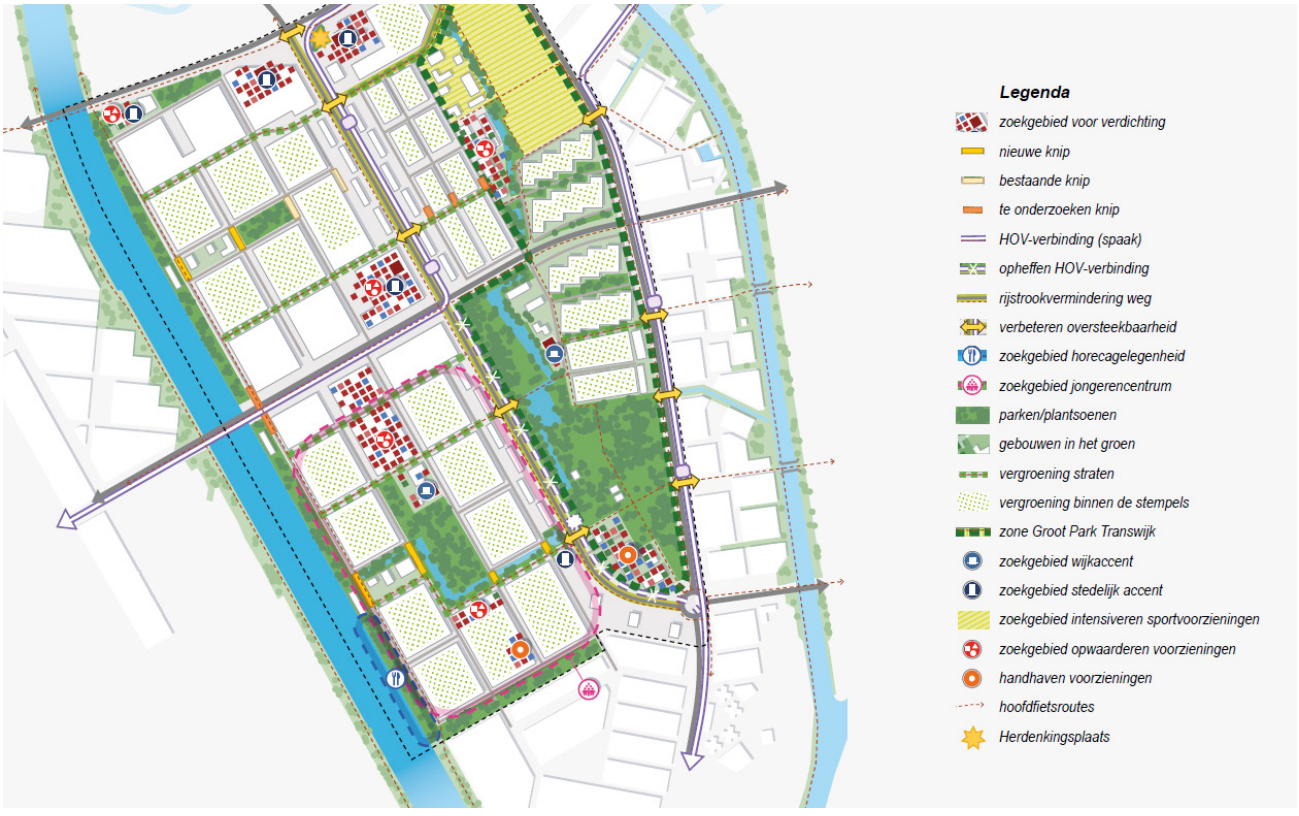
- Verbeteren wandel- en fietsverbindingen met de omliggende wijken;
- Weghalen verharding waar mogelijk;
- Versterken groen en biodiversiteit;
- Versterken meervoudig gebruik.

Samenvatting doelen en ambities Park Transwijk uit de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk

Park Transwijk krijgt een centrale positie in Zuidwest, tussen Kanaleneiland, Transwijk, Merwedekanaalzone en de nieuwe woonwijk Groenewoud in Papendorp bij de Prins Clausbrug. Het park wordt toegankelijker, want omliggende wegen worden beter oversteekbaar.

De bereikbaarheid in oostwestrichting en
de wandel- en fietsverbindingen naar het park worden beter. Een aantal opgaven zijn daarbij van belang:

- Het behouden van de cultuurhistorische waarde van het park;
- Zorgen dat meer mensen van het park gebruik kunnen maken, omdat er in de omgeving veel woningen bij komen;
- Het verbeteren van de randen en entrees van het park, achterstallig onderhoud wegwerken en opruimen;
- Zorgen dat alles wat we doen met elkaar samenhangt en functies weren die niet in het park thuis horen, zodat het niet rommelig wordt;
- Verdunnen of combineren van functies ten voordele van versterking van het groen.



Op deze afbeelding ziet u Park Transwijk als centrale groenstructuur in Kanaleneiland-Transwijk in zijn toekomstige omgeving.
Bron: omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk.

Hoofdstuk 2 Samen Stad Maken

2. 1 Inleiding

De gemeente wil graag samen met Utrechters (de plannen voor) de stad maken. De belangrijkste basis voor goede samenwerking is dat je elkaar vertrouwt en elkaar kent. Dit hoorden wij van Utrechters. Daarbij is het ook nodig om duidelijk te zijn over hoeveel invloed mensen hebben. Waar gaat de gemeente over en wat mag de Utrechter zelf doen of zelf beslissen?

Samenwerken tussen de gemeente en de Utrechters kan op verschillende manieren. De gemeente heeft hiervoor een indeling gemaakt. Dit staat in het Kompas voor zeggenschap (zie onderstaand plaatje). Dit kompas is onderdeel van het gemeentelijke beleid voor ‘Samen Stad Maken’. Het geeft richting aan de gewenste manier van samenwerken.

De gemeente is voor kwaliteitsslag Park Transwijk ‘eigenaar’ en neemt het initiatief voor het maken van een plan om het park te verbeteren. In opstellen van dit plan is voor het ophalen van signalen bij gebruikers en omwonenden van het park, aan de hand van het Kompas voor zeggenschap, gekozen voor de samenwerkingsvorm ‘peilen’. Bij peilen is onderzocht welke behoeften en wensen er zijn in relatie tot het verbeteren van Park Transwijk.

Peilen betekent concreet het stellen van vragen, zowel online als offline. Dit kan bijvoorbeeld online met een DenkMee pagina, door inwoners op straat aan te spreken of door gesprekken met kleinere groepen mensen en verschillende relaties of stakeholders bij elkaar. Ook wordt informatie uit eerdere gesprekken met bewoners (van projecten rond Park Transwijk)

Peilen	
Wat is het	De gemeente is verantwoordelijk en voert brede peiling uit door middel van informatie geven (bijvoorbeeld over bestaande kaders) en vragen stellen onder gebruikers en belanghebbenden. Naast gebruikmaken van reeds bekende inwonerssignalen stellen we aanvullende vragen, zowel online als offline, bijvoorbeeld op straat of in gesprekken met kleinere groepen mensen en verschillende relaties of stakeholders bij elkaar. Op die manier horen we ook geluiden die ons niet vanzelf bereiken en stimuleren we dat Utrechters met elkaar in gesprek gaan. Op basis van deze brede inventarisatie, krijgt het college en de raad inzicht in de verschillende belangen en kan dit onderdeel zijn van een integrale afweging in een besluit.
Mate van zeggenschap voor Utrechters	Beperkt.
Wanneer is dit een geschikte vorm	Als we als gemeente verschillende of tegenstrijdige belangen, meningen en ideeën willen horen voordat we een besluit nemen, als we een vraagstuk eerst nog willen verhelderen (vaak aan het begin van een traject), als er geen bestuurlijke ruimte is om bestaand beleid ter discussie te stellen of als bestuurlijke kaders of ambities leidend zijn, als er geen representatieve groep te vormen is om het samen te maken of daar geen geld en tijd voor is.
Inhoudelijke voorbeelden	Zoekgebieden duurzame energie, omgevingsvisie, verbetering dienstverlening, ontwikkeling fietsnetwerk, Nota van Uitgangspunten Gebiedsontwikkeling (UPG), Programma van Eisen van openbare ruimte projecten, onderzoek meest geschikte warmteoplossing in een buurt.
Voorbeelden van instrumenten	Online enquête, straatinterviews, gesprekken sleutelpersonen, gesprekken met verenigingen of organisaties, panels (zoals Panel Meetellen), bijeenkomsten.

Bovenstaande toelichting op ‘peilen’ uit het kompas van zeggenschap (onderdeel beleidsnota ‘Samen Stad Maken’).

2. 2 Aanpak voor Park Transwijk

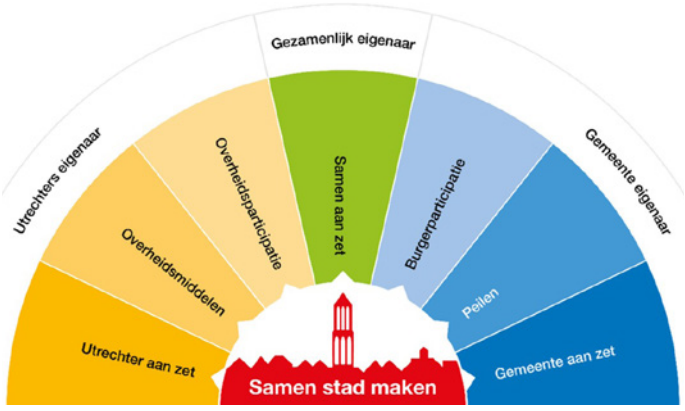
Op verschillende manieren heeft het betrokken projectteam van Park Transwijk de mening van omwonenden, bezoekers en gebruikers van het park gevraagd.

In de zomer en herfst van 2024 zijn op verschillende dagen en momenten interviews gehouden met ongeveer 60 bezoekers en passanten. Tijdens de zomervakantie organiseerde we, samen met Utrecht Natuurlijk, kinderateliers bij stadsboerderij Eilandsteede, waar kinderen hun ideale park tekenden en vertelden wat zij belangrijk vinden.

Daarnaast zijn er meerdere parkwandelingen georganiseerd waarin deelnemers uitleg kregen over het historische ontwerp en hun mening konden geven over het park. In zorgcentra zoals Vecht en IJssel, De Bijnkershoek en AxionContinu zijn gesprekken gevoerd aan de hand van een presentatie over de geschiedenis van Kanaleneiland en Park Transwijk, en de huidige verstedelijking van Utrecht. Tot slot zijn via het online platform DenkMee Utrecht / Park Transwijk meer dan 150 ideeën, zorgen en aandachtspunten verzameld.

Samen met Utrechters plannen uitwerken

Na de bestuurlijke vaststelling van dit uitvoeringsprogramma willen we een aantal maatregelen samen met omwonenden, gebruikers en andere geïnteresseerden verder uitwerken in de vorm van co-creatie. Dit betreft bijvoorbeeld het gezamenlijk ontwerpen van een sportzone en een nieuwe speelplek.



Het kompas van zeggenschap (onderdeel beleidsnota ‘Samen Stad Maken’).

2. 3 Uitkomst (oogst) van Samen Stad Maken over Park Transwijk

Om een goed beeld te krijgen van hoe omwonenden en bezoekers Park Transwijk ervaren en welke verbeterpunten zij zien, hebben we hun ideeën en aandachtspunten verzameld via het traject Samen Stad Maken. De resultaten hiervan zijn samengebracht in onderstaande woordenwolk. Hoe groter een woord in de woordenwolk, hoe vaker het door deelnemers is genoemd.

Veel bezoekers vinden Park Transwijk nu al een fijne plek. Er is waardering voor de grote bomen en het vele groen. Bezoekers komen er graag met vrienden en familie om te wandelen, picknicken, sporten en spelen. Tegelijkertijd zijn er aandachtspunten die omwonenden en gebruikers hebben benoemd. Zo is er behoefte aan beter beheer, zoals het vaker legen van prullenbakken en het schoner houden van het park, vooral na evenementen.

Daarnaast worden paden zowel door fietsers als voetgangers gebruikt, wat soms voor onduidelijkheid en irritatie zorgt, mede door het gebrek aan handhaving. Sommige delen van het park worden nauwelijks gebruikt omdat mensen zich daar onveilig voelen. Ook ervaren sommige bezoekers de ganzen als overlast. Er zijn plekken met veel (uitwerpselen) van ganzen, vooral op het plein aan de noordkant van de vijver, waardoor bepaalde plekken minder prettig zijn om te verblijven.

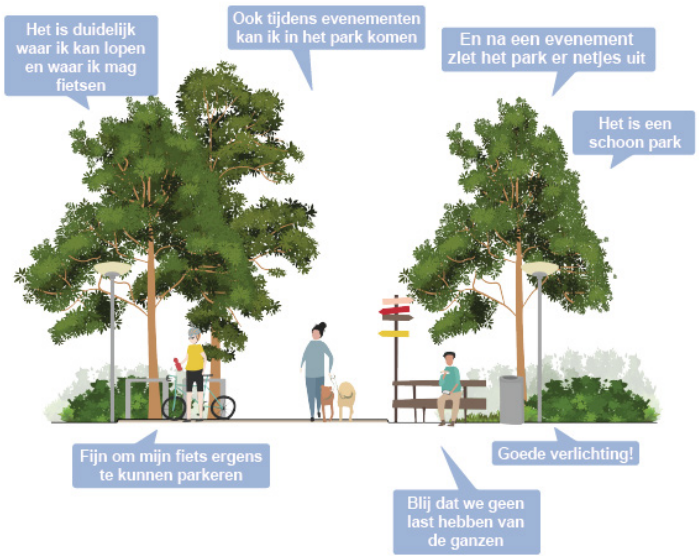
Persona's en verhaallijnen
Op basis van de resultaten van Samen Stad Maken (peilen) en de informatie die we in eerdere bijeenkomsten hebben verzameld (zoals die over omliggende projecten, bijvoorbeeld de nieuwbouw aan de Lomanlaan), hebben we acht 'persona's' ontwikkeld. Deze persona's zijn geen echte personen, maar een representatie van de diverse (potentiële) gebruikers van het park. Het doel is om de verschillende gebruikspatronen van het park in kaart te brengen en inzicht te krijgen in de richting van de verbeteringen die we kunnen doorvoeren.

Aan de hand van de persona's hebben we drie verhaallijnen geformuleerd. Deze geven een goed beeld van hoe het park gebruikt wordt, welke behoeften er bestaan en waarom mensen graag naar het park komen. De verhaallijnen helpen bij de communicatie met omwonenden en gebruikers en helpen bij de uitwerking van de plannen voor het park. We hebben de verhaallijnen voorgelegd aan bewoners tijdens een informatiebijeenkomst en online gedeeld via DenkMee, om feedback te verzamelen en (eventueel) aanvullingen te krijgen. Dit draagt bij aan een beter inzicht in zowel de huidige als de toekomstige gebruikers van het park. inzicht in zowel de huidige als de toekomstige gebruikers van het park.

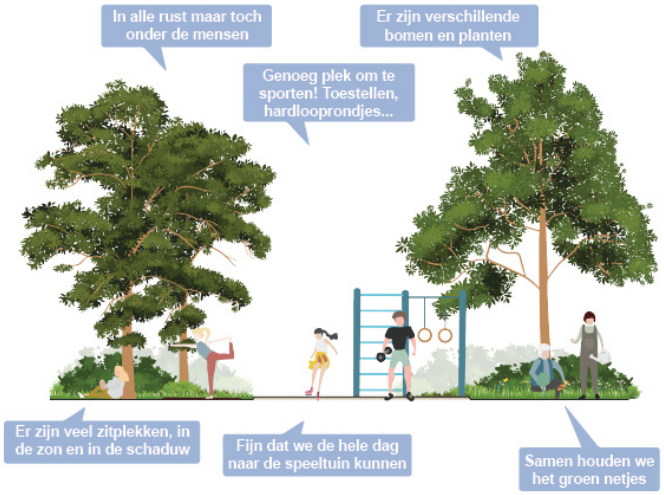


Woordenwolk: ideeën en aandachtspunten uit Samen Stad Maken.

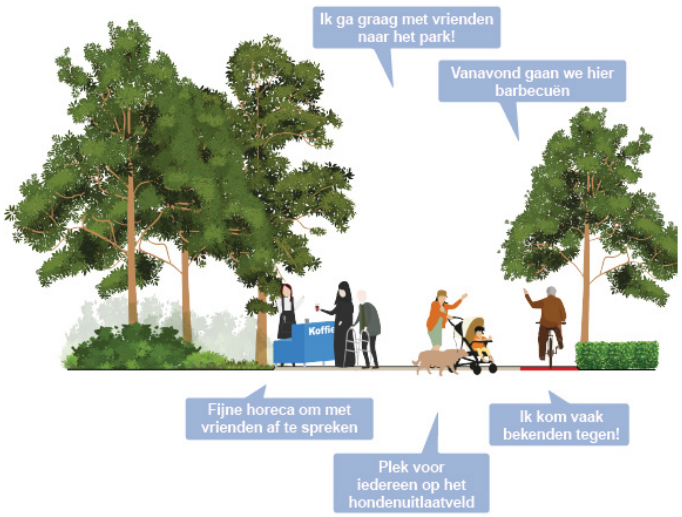
Verhaallijn 1: “een park waar iedereen graag komt”
Het is een park waar je **makkelijk terecht** kunt en je fiets op verschillende plekken kan neerzetten. Het park is overzichtelijk en heeft verschillende entrees. Het is duidelijk waar je kan fietsen en waar je wandelt. Ook tijdens festivals kan je in het park komen. Vroeg in de ochtend en begin van de avond is het park nog steeds een fijne plek om te komen. Er zijn voldoende bankjes, prullenbakken en sport/speeltoestellen om de hele dag in het park te kunnen genieten. Zo is het hele park een plek waar iedereen graag komt.



Verhaallijn 2: “een park waar je fijn kan ontspannen maar ook actief kan zijn”
Park Transwijk is vanaf de start al een mooi park vanwege de groene omgeving: de grote bomen en de vijver. Mensen gebruiken het park voor **allerlei activiteiten:** van sportlessen op het veld en met de hond wandelen tot zonnen, voetballen en een bezoek aan stadsboerderij Eilandsteede. Er komen meer sport en speelmogelijkheden, evenals plekken om in de schaduw te zijn tijdens een warme zomerdag of iets met water waar je je kan vermaken. Juist daardoor kunnen straks meer mensen gebruik maken van het park. Het groen ligt er mooi bij, mede door de inzet van omwonenden. De bloemen bloeien, er zijn fijne wandelpaadjes en beschutte plekjes om in alle rust een boek te lezen. Een plek om trots op te zijn!



Verhaallijn 3: “een park waar je je thuis voelt”
Het park is een **fijne ontmoetingsplek** waar mensen elkaar begroeten en herkennen. Bijvoorbeeld voor de hondenbezitters die elkaar elke dag zien bij het hondenuitlaatveld. Maar ook een plek waar je je vrienden mee naar toe neemt of met je familie kan barbecueën. Kinderen kunnen lekker klimmen en klauteren terwijl ouders met elkaar bijpraten op een bankje. Waar je (in de buurt) een bakkie koffie kan halen of in de middag wat kan lunchen. Ook alleen voel je je thuis. Er zijn verschillende plekken waar je tot rust kan komen.



2. 4 Wat gaan we ermee doen?

De woordenwolk en de verhaallijnen laten zien wat de (potentiële) gebruikers belangrijk vinden. Alle input uit Samen Stad Maken voor Park Transwijk hebben we meegenomen bij het opstellen van concrete verbetervoorstellen voor het park. Dit is vastgelegd in een zogenaamd wegingsverslag. In dit verslag geven we aan welke inzichten de reacties van omwonenden en gebruikers van het park de gemeente hebben opgeleverd en hoe we deze inzichten als basis gebruiken voor de verdere uitwerking van de plannen. Het verslag is online beschikbaar op DenkMee Utrecht/ Park Transwijk en wordt ook als bijlage toegevoegd aan dit uitvoeringsprogramma.

Op basis van de uitkomst van Samen Stad Maken ‘delen’ we de kwaliteitsslag op in twee stappen: de opknapbeurt (in 2025) en nieuwe investeringen (in de periode 2026 – 2029, zie hoofdstuk 4).

Opknappen en nieuwe maatregelen
Op basis van de uitkomst van Samen Stad Maken ‘delen’ we de kwaliteitsslag op in twee stappen: een opknapbeurt (in 2025) en nieuwe maatregelen.

De gebruikers van Park Transwijk vinden dat er meer aandacht naar onderhoud en beheer moet gaan. Daarom is de eerste stap een opknapbeurt (zie kader), zodat de gebruikers van het park op korte termijn zien dat er daadwerkelijk iets gebeurt met de input van het Samen Stad Maken.

De tweede stap van de kwaliteitsslag bestaat uit voorstellen voor nieuwe maatregelen (zie hoofdstuk 4) die we tussen 2026 en 2029 willen uitvoeren. Deze zijn gekoppeld aan vier speerpunten:

1. Meer ruimte voor ecologie en een gevarieerd aanbod van planten en bloemen;
2. Duidelijke fiets- en wandelpaden;
3. Verbeteren, verplaatsen of aanvullen van (recreatieve) functies;
4. Verbeteren watersysteem en waterkwaliteit.

Bij alle maatregelen die horen bij deze vier speerpunten komen de uitgangspunten uit Samen Stad Maken aan bod. Een paar voorbeelden: duidelijkheid over de padenstructuur (waar wandel je en waar mag je fietsen), meer gevarieerd groen (voor sfeer en beleving), tegen gaan kapotrijden van grasveld (tijdens evenementen), behoefte aan meer schaduw in het park, meer sport- en speelvoorzieningen.

In hoofdstuk 4 zijn de maatregelen (voor de verbeteringen) met deze uitgangspunten verder uitwerkt.

2. 5 Eigenaarschap voor het park

We willen als gemeente graag meer eigenaarschap creëren in Park Transwijk. Daarmee bedoelen we concreet dat (toekomstige) omwonenden en gebruikers van het park zich betrokken voelen en ook bereid zijn om bijvoorbeeld mee te helpen bij het beheer van het park. Op dit moment is er al de Stichting Vrienden van Park Transwijk. In deze stichting zit een groep bewoners die zich inzet voor het behoud van het park.

In dit Uitvoeringsprogramma stellen we een aantal maatregelen voor die het park een kwaliteitsslag moet geven. Zoals verbeteringen aan de siertuin aan de Koeriersterlaan, een nieuwe openbare speelplek en een nieuwe urban sport zone. Deze maatregelen moeten nog concreet gemaakt worden. Dat willen we graag doen in samenwerking met Utrechters (dit noemen we co-creatie).

Bijvoorbeeld de urban sport zone willen we samen met omwonenden en Utrechtse sportorganisaties vormgeven waarbij we ook verkennen hoe we een stukje beheer van deze sportzone met elkaar kunnen organiseren (zie hoofdstuk 4).

Opknapbeurt, 1e stap in de kwaliteitsslag van Park Transwijk
Met de opknapbeurt willen we het park weer in de basis op orde brengen. Het gaat over een groot snoeiprogramma en opknapronde om de kwaliteiten van het ontwerp van het park weer zichtbaar maken. Zoals zicht op de vijvers, meer verschillende soorten groen en bloemen en het opknappen en schoonmaken van prullenbakken, banken en lantaarnpalen.

De opknapbeurt is ook een wens van omwonenden en gebruikers van Park Transwijk. Tijdens Samen Stad Maken werd aandacht gevraagd voor beter beheer en onderhoud van het park.



De overgroeide siertuin waardoor zicht op vijver is verdwenen (foto uit 2024).

Hoofdstuk 3 Historie van het park: robuust en toekomstvast

3. 1 Historisch ontwerp

Park Transwijk is in 1960 aangelegd voor de grote nieuwbouwwijk Kanaleneiland waar duizenden Utrechters en nieuwe Utrechters kwamen wonen. Het stadspark was niet alleen bestemd voor deze wijkbewoners, maar ook voor die van de stenige Rivierenwijk.

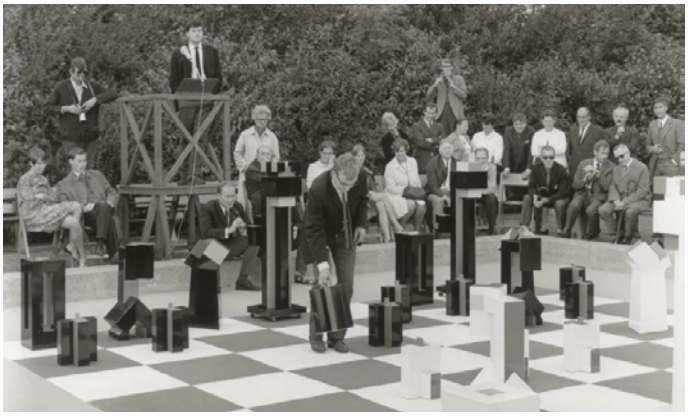
De gemeentelijke groenontwerpers Johan van Alff en Bram Galjaard legden de lat hoog. Het nieuwe stadspark moest anders worden dan de tot dan toe gebruikelijke ‘sierparken’ die vooral ontworpen waren om te wandelen en te kijken naar het groen. Het nieuwe park Transwijk was bestemd voor alle leeftijden en iedereen moest er kunnen recreëren op de manier die bij hem of haar paste. ‘Park Transwijk is een doe-park met ruimschoots ruimte voor de jeugd’ kopte het Utrechts Nieuwsblad destijds. De ontwerpers zelf spraken van een park voor ‘jong en oud, voor de hollers, de liggers, de zitters, de ballers, de trappers, de verkeersbordenlezers, de kleine en grote tuiniers, de dierenvoeders en de dierenstrelers, de huttenbouwers, de watertrappers, de ruikers, de wandelaars, de fietsers en de oubazen.’

Om het overzichtelijk en herkenbaar te houden, werden de verschillende voorzieningen per doelgroep bij elkaar in de buurt gelegd: voor de jeugd de verschillende speelplekken, de kinderboerderij en de verkeerspeeltuin bij elkaar, voor een gemengde groep gebruikers de plekken om te genieten van bloementuinen, zitplekken en recreatie en tenslotte voor iedereen een groot open veld waar je kunt doen wat je wilt, van evenementen organiseren tot gewoon lekker rondhangen.

Tegelijkertijd mocht het parkontwerp zelf ook functioneel zijn. Dat functionele hoorde ook bij de wijk en bij de jaren zestig. Dat betekende een park met strakke lijnen, lange bomenlanen - soms begeleid met heesters - en rechte paden, hoewel deze ook een lichte kromming hadden. De ontwerpers wilden vooral geen hekwerken, de paden en de beplanting vormden zowel de verbinding als ook de scheiding tussen de verschillende functies en doelgroepen. Een plek en een ruimte zou door de inrichting wel duidelijk maken waar het voor bedoeld was: hier kun je spelen, hier mag je lekker liggen of zitten, hier kun je rustig wandelen.

In een tijd waarin het beheer van groen nog niet al te duur was, kwamen er overal kleurrijke bloemen: langs het water, in het rosarium (het tweede in Utrecht) en in de diverse ‘demonstratietuinen’. Naast kleurrijk was het park, dankzij de rozen, ook geurrijk. De grote waterpartijen boden plekken om aan te zitten en met de winter kon er natuurlijk op geschaatst worden. De speciaal ontworpen bruggetjes waren extra hoog gemaakt om onder door te kunnen schaatsen. Bij sneeuw was er ook nog de heuvel, eigenlijk een ondergrondse wateropslag, maar zo ingepast dat het als uitzichts- en als sleeheuvel kon dienen.

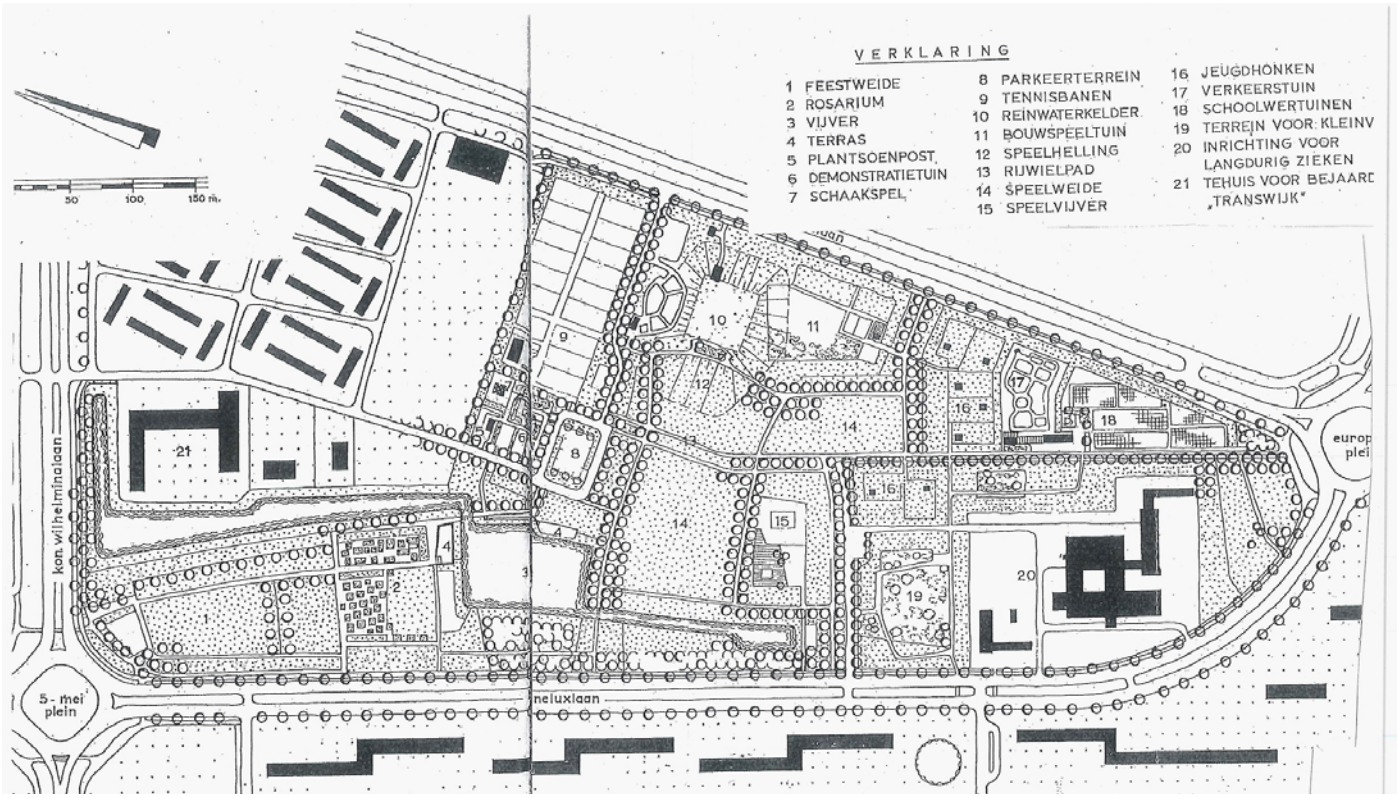
De ontwerpers benadrukten dat een park pas echt tot zijn recht komt na 25 jaar, als de bomen een behoorlijke wasdom hebben bereikt. Voor de vele bewoners van Kanaleneiland (en Rivierenwijk), was het park echter vanaf het begin een goedbezochte plek. Men moest daarvoor wel eerst de brede Beneluxlaan of Europalaan oversteken. Maar de ontwerpers zorgden ervoor dat in het park geen enkele weg liep, hooguit een fietspad. Het park moest immers één groot speel-, doe- en wandelgebied zijn waar de gebruikers alle ruimte kregen, niet gehinderd door verkeer. Als groot multifunctioneel wijkpark was Park Transwijk in zijn tijd in Nederland uniek.



Openlucht schaakspel (foto uit 1969).



Spetterbad (foto uit 1968).



Oorspronkelijk ontwerp uit 1960.


Weelderige bloemenborders langs de vijver (foto uit 1966).


Kinderboederij en speeltuin (foto uit 1972).


Speelweide en heuvel (foto uit 1974).


Rosarium (foto uit 1971).

3. 2 Verval en herinrichting

Na een periode van succes, kreeg het park vanaf de jaren tachtig te maken met verval, zeker nadat het beheer eenvoudiger moest worden. Ook het aantal bezoekers liep terug, omdat de omliggende wegen zoals de Europalaan en de Beneluxlaan drukker werden. Het park werd daardoor minder goed bereikbaar. Na een aantal jaren van verval volgde in de jaren 2003-2005 een flinke opknapbeurt. De opknapbeurt had de volgende doelstellingen:

- De aansluiting met de omringende wijken. De ingangen van het park lagen te ver verwijderd van oversteekplaatsen en bovendien vormde het tenniscomplex een barrière tussen de wijk Transwijk en het park.
- De herkenbaarheid en toegankelijkheid van de recreatievoorzieningen. Deze lagen wat “verloren” in het park, Bovendien lagen ze verscholen in het te hoog opgeschoten, verwaarloosde groen en werd de sociale controle als onvoldoende ervaren.
- Het vereenvoudigen van het beheer. De beplanting moest makkelijker en goedkoper te onderhouden zijn.
- Het inhalen van achterstallig onderhoud.

Daarnaast werden bij de herinrichting nieuwe voorzieningen toegevoegd, zoals een parkrestaurant, een skatepark en een fitnesstuin. Sommige bestaande voorzieningen kregen een andere plek, zoals de siertuin. Ook werd een aantal functies samengevoegd zoals de kinderboerderij en de grote speeltuin, en verdwenen er functies zoals het spetterbad, de bouwspeeltuin, het schaakspel, de demonstratietuin en de tennisbanen. Aan de noordkant van het park kwam woningbouw en daardoor werd het park kleiner. De nieuwe en bestaande functies werden in verband met veiligheid voorzien van een (hoog) hekwerk. Bij de herinrichting kwam er meer aandacht voor ecologie door het toevoegen van natuurvriendelijke oevers en meer natuurlijke beplanting.



Achterstallig onderhoud demonstratietuinen (foto uit 1985).



Plan uit 2003 voor de herinrichting van het park.

3. 3 Toekomst Park Transwijk: beter benutten van het robuuste ontwerp

Het park is in de basis een mooi en robuust park. De bomen langs de lanen zijn inmiddels volwassen en geven het park een karakteristieke uitstraling. Bepaalde delen van het park worden intensief gebruikt, zoals de kinderboerderij en speeltuin van Eilandsteede en de grote weide tijdens evenementen en zomerse dagen. Deze drukbezochte plekken worden over het algemeen goed onderhouden, hoewel er na evenementen met regelmaat nog onderhoud nodig is.

Op sommige plekken is de beplanting sterk doorgeschoten en overwoekerd door dominante soorten, zoals bij de siertuin, de entrees en langs de paden. Op andere plekken, zoals het rosarium en de pleintjes aan het water, is de beplanting juist grotendeels verdwenen. Daarnaast zijn een aantal plekken onvoldoende onderhouden en schoongemaakt, zoals de pleintjes aan de vijver. Hierdoor heeft Park Transwijk naast mooie delen ook plekken die minder mooi zijn.

Met de komst van de nieuwe wijk Merwede en andere nieuwbouwprojecten in Utrecht Zuidwest (met veel appartementen zonder tuin) krijgt het park een nog belangrijkere functie voor veel nieuwe bewoners. En dat is goed nieuws! Dankzij het functionele en robuuste ontwerp kan Park Transwijk prima meer bezoekers verwelkomen.

En met de kwaliteitsslag willen we dat het park voor de nieuwe en de bestaande bewoners een fijne(re) plek moet worden en blijven. Precies zoals Park Transwijk ontworpen en bedoeld is: voor de renners en de wandelaars, de sporters en de luilakken, de voetballers en de picknickers, de festivalbezoekers en de stille genieters, de natuur- en dierenliefhebbers, kortom voor iedereen! Het doel is om park een boost, een kwaliteitsslag te geven voor zowel het gebruik (functies) als het beheer en onderhoud van met name groen.



Park anno 2024.


Evenementenveld vanaf de heuvel (grotendeels intact vergeleken met oorspronkelijk ontwerp, foto uit 2024).


Het verwaarloosde rosarium (foto uit 2024).

3. 4 Goed doordacht raamwerk

Een van de belangrijkste uitgangspunten is het handhaven en verstevigen van het ruimtelijk raamwerk van het park. Uit de historische analyse en het Samen Stad Maken traject is naar voren gekomen dat Park Transwijk naast een functioneel ook een mooi en robuust park is. De robuustheid van het park is het gevolg van een goed doordacht raamwerk. Het raamwerk van het park bestaat uit verschillende onderdelen. De kern van het raamwerk wordt gevormd de diverse functies die in het park een plek hebben gekregen. Elke functie heeft een eigen ‘kamer’ of ruimte en die met groen (bomenrijen, heesters of bossingels) en ook op een aantal plekken met hekken is omzoomd. De functies zijn met elkaar verbonden door een netwerk van groene structuren (bomenlanen en bossingels) en paden. De padenstructuur volgt vaak één op één de beplantingsstructuren van het park. De groen- en padenstructuren leiden naar het landschappelijk hart van park Transwijk. Het landschappelijk hart bestaat uit een grote vijver met fontein en een speelweide, nu evenementenweide, met heuvel.

In de volgende alinea’s wordt elk onderdeel van het raamwerk nader toegelicht.

Functies in kamers: duidelijke indeling
De functies die niet in Kanaleneiland en Transwijk pasten of gewenst waren, kregen een plek in het park. Het programma voor de functies was letterlijk sturend bij de indeling en opbouw van het park en er werd een duidelijke ordening aangebracht. Ten zuiden van de grote weide bevonden zich oorspronkelijk de voorzieningen voor de jeugd: de bouwspeeltuin (nu verdwenen), spetterbad (nu verdwenen), speeltuin, de jeugdhonken (nooit gerealiseerd), de dierenweide, de verkeerstuin en de schoolwerktuinen. Ten noorden van de grote weide waren oorspronkelijk de voorzieningen voor de volwassen doelgroep gesitueerd zoals het rosarium, de terrassen aan de grote vijver, de demonstratie- en siertuinen (nu verdwenen), het openluchtschaakspel (nu verdwenen) en de tennisbanen (nu verdwenen). Al deze functies kregen een plek in een eigen kamer met beplanting.

Het middendeel van het park, gevormd door de vijver, de grote weide en de heuvel, was in feite voor iedereen en kon op meerdere manieren gebruikt worden. Dit deel vormt eveneens het landschappelijke hoogtepunt van het park – letterlijk en figuurlijk. Bij de herinrichting van 2003-2005 werd de strakke zonering per doelgroep losgelaten. De hoofdingang is verplaatst (naar Koeriersterlaan) en een nieuwe siertuin en het restaurant Zinnia staan in het ‘jeugdgedeelte’. Ook zijn er veel functies verdwenen.



De huidige functies in de kamers van park Transwijk.

Vijver en grote weide met heuvel: hart van het park
Het park heeft een duidelijk landschappelijk hart namelijk de vijver in combinatie met de grote weide (voorheen speelweide, nu evenementenweide) en de heuvel. Op deze plek komen alle routes en beplantingsstructuren in het park samen. Architectonische ingrepen zoals de bruggen, de terrassen aan het water en de verblijfsplek op de heuvel staan in dienst van het landschappelijke hart. Vanuit diverse plekken in het park zijn er zichtlijnen en doorkijkjes gecreëerd op de vijver en de grote weide.

Opvallend is dat het landschappelijke hart vanuit de omgeving bewust niet is afgeschermd met beplanting. Bijvoorbeeld vanaf de Beneluxlaan waren en zijn de vijver en de heuvel nog steeds goed zichtbaar.

Bossingels en lanen: het groene cement in het park
Bossingels en bomenlanen zijn het groene cement in het park en vormen de begrenzingen van de parkkamers. Ook benadrukken en versterken ze zichtlijnen op bijvoorbeeld de vijver. Tot slot begrensden met name bossingels ongewenste functies zoals het voormalige bedrijventerrein aan de Europalaan (waar nu de wijk Merwede wordt gebouwd). De inmiddels volwassen bomenlanen en bossingels dragen nu bij aan de ruimtelijkheid en robuustheid van het park. Beplanting zorgde voor zowel grote open ruimtes, zoals de hoofdweide, als kleinere, beschutte parkkamers met verschillende functies, wat voor contrast zorgt. Bijzonder in Park Transwijk is ook de samenhang tussen de bossingels/lanen en de paden.

De ontwerpers legden paden bewust langs de bossingels en groene lanen. Op een aantal plekken worden die paden zelfs extra benadrukt met een extra rij bomen. De paden in het park zorgen daardoor voor een afwisselende ‘groene’ wandeling die tevens als verbindingen tussen de voorzieningen fungeren.











Het hart van het park met de vijver, en de evenementen/ligweide en de heuvel.



De bossingels en de lanen die de functies omzomen.

Hoofdstuk 4 Het uitvoeringsprogramma

4. 1 Uitgangspunten en concrete maatregelen

We stellen in dit uitvoeringsprogramma een aantal concrete maatregelen voor waarmee we het park een kwaliteitsslag geven die past bij de (toekomstige) groei van het aantal gebruikers en bezoekers van het park. De maatregelen zijn voor jong en oud zodat er voor ‘iedereen’ wat te vinden en te beleven is in het park.

Voor deze concrete maatregelen in het park maken we gebruik van uitgangspunten. Deze uitgangspunten zijn gebaseerd op de uitkomsten van Samen Stad Maken (de ideeën en aandachtspunten van Utrechters, zie hoofdstuk 2) en het beleid waarmee de gemeente aangeeft wat belangrijk is op het gebied van bijvoorbeeld groen, mobiliteit, sport, spel, bewegen, welzijn en evenementen.

Bij de concrete maatregelen (vanaf paragraaf 4.2) geven we aan welke uitgangspunten hierbij gebaseerd zijn op de inbreng van Utrechters en wat volgt uit gemeentelijk beleid en kennis van gemeentelijke specialisten.

De **maatregelen** in dit uitvoeringsprogramma zijn **gebundeld in vier speerpunten**. Dit zijn:
1. Meer ruimte voor ecologie en een gevarieerd aanbod van planten en bloemen;
2. Duidelijke fiets- en wandelpaden;
3. Verbeteren, verplaatsen of aanvullen van (recreatieve) functies;
4. Verbeteren watersysteem en waterkwaliteit

Deze speerpunten zijn uitgewerkt in de volgende paragrafen met daaraan gekoppeld de uitgangspunten en maatregelen. Hiermee gaan we de komende jaren aan de slag.

Bij alle maatregelen houden we rekening met het oorspronkelijke ontwerp van het park. Het robuuste raamwerk – bestaande uit groenstroken, de padenstructuur en de zogenaamde ‘kamers’ met verschillende functies – blijft behouden.
Dit voorstel is geen gedetailleerde blauwdruk. De exacte invulling wordt in latere fasen bepaald en hangt af van de planning en fasering van diverse projecten. Niet alles in het park kan tegelijk worden aangepakt.

Een belangrijk aandachtspunt bij deze kwaliteitsverbetering is het beheer en onderhoud. Het huidige beheer van Park Transwijk wordt sober uitgevoerd. Op onderdelen in het park is behoefte aan meer maatwerk en intensiever beheer. Hiervoor is een nieuw beheerplan opgesteld, waarvan de samenvatting aan het einde van hoofdstuk 4 te vinden is.





Overzichtskaart met alle voorstellen uit het uitvoeringsprogramma Park Transwijk.

4. 2 Meer ruimte voor ecologie en een gevarieerd aanbod van planten en bloemen

We maken extra ruimte voor meer divers en nieuw kwalitatief hoogwaardig groen en bomen. Dit komt ook de belevingswaarde ten goede. De volgende maatregelen stellen we voor:

- Het huidige raamwerk van lanen en groene zomen blijft gehandhaafd en wordt versterkt door de gaten in de bomen/lanenstructuur aan te vullen met nieuwe inheemse bomen.
- Op een aantal plekken voornamelijk langs de randen van het evenementenveld en rondom het rosarium, voegen we nieuwe solitaire en clusters van nieuwe bomen toe. Dit zijn voornamelijk inheemse bomen, maar er is ook ruimte voor andere soorten die ecologisch waardevol zijn en een bijdrage leveren aan de biodiversiteit. We willen met name meer bomen in de beoogde buitensportzone, zodat er voldoende schaduw is en ook op warme dagen daar gesport kan worden.
- We versterken de gelaagdheid in de groenzomen door gericht beheer en het toevoegen van nieuwe (heester)beplanting. Met kleinere en grotere planten willen we de ecologie en biodiversiteit verbeteren (zie kader ‘Basis op orde’ in hoofdstuk 2).
- We gaan de siertuin aan de Koeriersterlaan opknappen. In de opgeknapte siertuin komen veel bloemen en planten die een bijdrage leveren aan de biodiversiteit en esthetisch waardevol zijn.
- We onderzoeken of we in de buurt of langs de Westdijklaan een nieuwe siertuin kunnen realiseren. De nieuwe tuin, bijvoorbeeld in de vorm van een schaduwtuin, kan een nieuwe ontmoetingsplek in het park worden.
- Meer divers (maai) beheer. Door divers maaibeheer worden de ecologische waarde en biodiversiteit verhoogd. In een nieuw beheerplan voor het park wordt dit verder uitgewerkt. Dit beheerplan is gelijktijdig met het Uitvoeringsprogramma opgesteld door de afdelingen Ruimte, Wijkonderhoud & Service (W&S) en Beheer Openbare Ruimte (BOR). Een samenvatting van dit nieuwe beheerplan is aan het einde van dit hoofdstuk te lezen. Het volledige beheerplan is in een aparte bijlage terug te vinden.

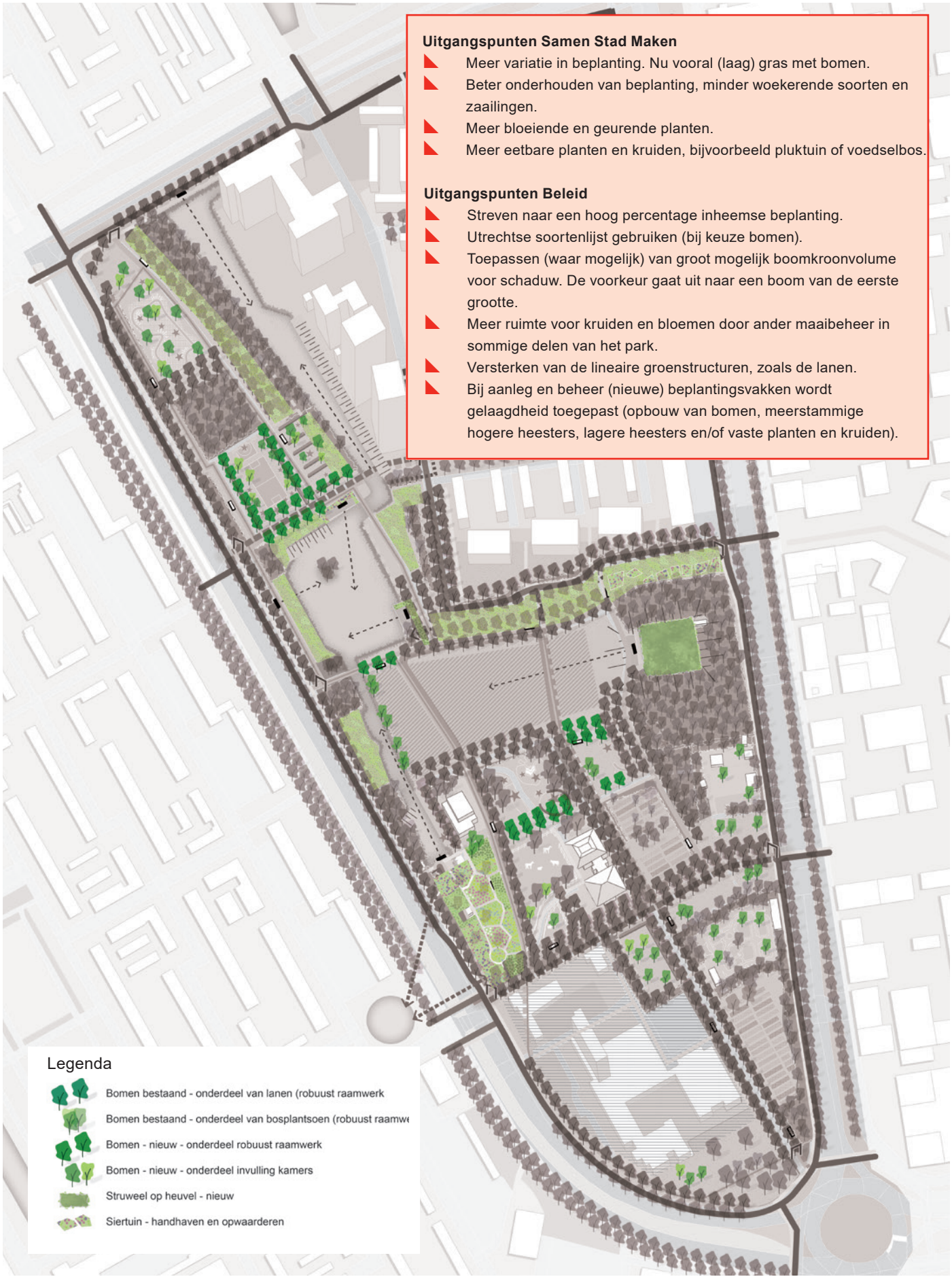


Toevoegen van bomen rondom de locatie van het huidige rosarium.

Beplantingsplan
Er wordt een apart beplantingsplan opgesteld voor het hele park. In het beplantingsplan wordt bepaald waar welke soorten bomen komen en op welke plekken nieuwe beplanting zoals sierheesters en vaste planten komen. Het beplantingsplan wordt door een landschapsarchitect, groenadviseur, groenbeheerder en een ecoloog opgesteld. De nieuwe toe te voegen beplantingen moeten een meerwaarde bieden voor de biodiversiteit en bovendien goed te beheren zijn. Voor de bestaande siertuin en de eventuele siertuin willen we samen met de buurt een beplantingsplan maken.

Heuvel met drinkwaterkelder Vitens: nieuwe groene inrichting en speelplek
Onder de heuvel in het park ligt een drinkwaterkelder van Vitens. Op de heuvel is nu een bosplantsoen. De bomen zijn volwassen geworden, waardoor ze met hun gewicht en wortels de constructie van de drinkwaterkelder kunnen beschadigen. Deze drinkwaterkelder is belangrijk voor de drinkwatervoorziening van Utrecht en de regio. Daarom verzoekt Vitens om in 2025 de bomen op de drinkwaterkelder te kappen. Deze bomen worden in het en rondom het park gecompenseerd. Op de heuvel komt nieuwe beplanting in de vorm van struiken en heesters (deze drukken met hun gewicht en wortels niet op de constructie van de drinkwaterkelder). Op de heuvel komen alleen inheemse heesters en struiken. Bomen mogen er niet meer worden aangeplant.

Tegen de rand van de heuvel zetten we in op een nieuwe openbare speelvoorziening. Verder stellen we voor om het kunstobject op de heuvel te vervangen voor een gecombineerd kunst-, speel- en zitobject voor jong en oud. In de vervolgfase van het Uitvoeringsprogramma voor de kwaliteitsslag van Park Transwijk worden deze voorstellen nader uitgewerkt.



Voorstel voor toevoegen van meer bomen, meer divers groen (siertuinen) en ander maaibeheer.

4. 3 Duidelijke fiets- en wandelpaden en eenduidig parkmeubilair

We maken de padenstructuur in het park herkenbaar en overzichtelijk, zodat duidelijk is waar je kunt fietsen, wandelen of hardlopen.

- In het park krijgt de voetganger voorrang. Er is een aantal uitzonderingen: de twee nieuwe doorgaande oost-west wandel- en fietsroutes (met een gecombineerd wegprofiel voor fietsen en wandelen), het bestaande fietspad aan Westdijklaan (waar we parallel een nieuw wandelpad voorstellen richting Europalaan) en de Vreugdenhillaan (met een gecombineerd profiel voor wandelen en fietsen). Ook de fietsparkeerplekken worden straks geclusterd aan één van de doorgaande fietsroutes.
- De nieuwe noordelijke doorgaande oost-west wandel- en fietsverbinding via de Lomanlaan-park – Beneluxlaan wordt als zelfstandig project uitgevoerd (zie ook het aparte tekstkader). De zuidelijke doorgaande oost-west wandel- en fietsverbinding via de Koeriersterlaan is onderdeel van dit Uitvoeringsprogramma.
- De nieuwe oost-west wandel- en fietsverbindingen krijgen een uitstraling die past bij het park, zodat de fietsroutes opgaan in het park. De fietser is te gast en houdt rekening met andere parkgebruikers. De voorkeur gaat uit naar hetzelfde materiaal en kleur als de overige (fiets)paden in het park.
- Het fietspad aan de Westdijklaan blijft bestaan, zodat fietsers langs het park kunnen blijven fietsen. Bij de knik ter hoogte van de Lomanlaan ligt al een stoeprand, waardoor fietsers niet het park in kunnen fietsen. Parallel, op enige afstand van het fietspad komt een nieuw wandelpad, zodat bezoekers vanuit de Europalaan direct het park kunnen inlopen. Dit pad is op aanraden van de fietsersbond in de plannen toegevoegd. Nu is er geen voetgangersingang ter hoogte van de Westdijklaan.
- Er ligt een ‘informele’ noord-zuid fietsroute door het park (geen onderdeel hoofdnetfietswerk in mobiliteitsplan). We stellen voor deze samen te voegen met het wandelpad dat er apart naast ligt. Nu leiden beide paden vaak tot verwarring waar je wel/niet mag fietsen of wandelen. Dit betekent dat na de aanpassing zowel wandelaars als fietsers gebruik maken van deze bredere noord-zuid route. Het te verwijderen pad krijgt een groene inrichting die aansluit op de directe omgeving van het park.
- Toevoegen van een aantal nieuwe wandelpaden voor, met name aan de oostkant, zodat het park vanuit de nieuwe wijk Merwede en via de nieuwe wandel- en fietsbruggen met Rivierenwijk beter ontsloten wordt. De nieuwe paden krijgen net zoals de bestaande paden verharding van asfalt, zodat de eenheid in de padenstructuur blijft gehandhaafd.
- We onderzoeken of we op een aantal plekken meer slingerpaadjes kunnen maken, bijvoorbeeld bij de mogelijke nieuwe siertuin.
- We stellen voor om onderscheid te maken tussen brede wandelpaden en smalle wandelpaden. Brede wandelpaden zijn 3 tot 4 meter breed, smalle wandelpaden maximaal 2,2m De brede wandelpaden kunnen gebruikt worden voor het maken van diverse rondjes door het park. De smalle wandelpaden zijn doorsteekjes van de hoofdwandelpaden. Alle paden bestaan uit asfalt.
- We verkennen of we rondom het evenementenveld een breed 4-5 m breed asfaltpad met afgeronde hoeken/bochten. Hierdoor is er straks een duidelijke route voor toeleveranciers. Bovendien zorgt een nieuwe route met afgeronde bochten dat het gras minder snel en minder vaak wordt kapotgereden.
- We stellen voor om het parkeren op de Koeriersterlaan en het parkeerterreintje bij Villa Vrede gefaseerd weg te halen. De kunnen we doen, omdat de parkeerdruk hier laag is. We vervangen de parkeerplekken voor groen. Op termijn blijven er alleen enkele parkeerplekken over, vooral voor mindervaliden.
- Per saldo halen we straks meer verharding weg dan dat we toevoegen. In onze voorstellen willen we ongeveer twee voetbalvelden aan verharding weghalen. In de vervolgfases wordt precies bepaald welke verharding weggaat en wat de exacte oppervlaktes zijn. Door het weghalen verharding ontstaat er meer ruimte voor groen.

Nieuwe doorgaande wandel- en fietsverbindingen door Park Transwijk

Bij de vaststelling van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 is afgesproken dat er 2 nieuwe oost-west wandel- en fietsverbindingen komen tussen de Rivierenwijk- Merwede- Park Transwijk en Kanaleneiland. Met de routes worden de wijken in Utrecht Zuidwest ook meer met elkaar in verbinding gebracht. De noordelijke oost-west route loopt in Transwijk via de Lanslaan, Lomanlaan en (via een nieuwe brug) door het park richting de Beneluxlaan.

Deze route wordt als apart project uitgevoerd. Het ontwerp van de brug en wandel- en fietsverbindingen door het park is afgestemd met maatregelen aan de paden en het groen in het park. De zuidelijke oost-west verbinding in het park bestaat feitelijk al via de bestaande Koeriersterlaan.

De Koeriersterlaan is onderdeel van dit uitvoeringsprogramma en wordt aangepast met dezelfde ontwerpuitgangspunten als de noordelijke oost-west wandel- en fietsverbinding.



Voorstel aanpassing padennetwerk in Park Transwijk.

Huidig beeld pleintje aan de vijver (2024)



Mogelijk toekomstbeeld pleintje aan de vijver en nieuw wandel- en fietsverbinding (2030)



Artist impression,
Uitwerking en detaillering vindt plaats in vervolgfase.

De volgende maatregelen zijn in beeld gebracht:

- Aantrekkelijke gecombineerde verbinding voor fietsers en voetgangers door het park (wel visueel gescheiden door strook granieten keitjes, i.v.m. veiligheid en herkenbaarheid van de verbinding).
- Nieuwe fiets- en wandelbrug zorgt voor betere verbinding tussen park en omliggende wijken. (Brug is al onderdeel van de plannen voor de nieuwe wandel- en fietsverbinding).
- Pleintje aan vijver herstellen met harde oever (minder toegankelijk voor ganzen, zodat overlast op die plek minder wordt). Aan de rand van het pleintje komen en een mix van vaste planten en lage sierheesters.
- Hoge oeverbeplanting uitdunnen om zicht op vijver te herstellen.
- Meer divers en bloeiend groen. Bijvoorbeeld bloemenweide en/of vaste planten sierheersters ten behoeve van het verhogen van de biodiversiteit.

Huidig beeld Koeriersterlaan (2024)



Mogelijk toekomstbeeld Koeriersterlaan met nieuwe wandel- en fietsverbinding (2030)



Artist impression,
Uitwerking en detaillering vindt plaats in vervolgfase.

De volgende maatregelen zijn in beeld gebracht:

- Aantrekkelijke verbinding voor fietsers en voetgangers door het park (wel visueel gescheiden i.v.m. veiligheid en herkenbaarheid.
- Meer groen door combineren paden en opheffen parkeerplekken.
- Bestaand groen kan zich beter ontwikkelen en krijgt meer ruimte.
- Functies meer zichtbaar te maken (beter beheer groen en verwijderen/maskeren hekwerken).
- Eilandsteede meer zichtbaar maken, eventueel met nieuwe entree aan Koeriersterlaan.

Parkmeubilair

- Als voorstel willen we gefaseerd de bestaande banken in het park vervangen door nieuwe banken. De nieuwe banken hebben een vriendelijkere uitstraling en bieden bovendien meer zitcomfort dan de besta|voren gekomen dat de gebruikers de huidige banken in de winters te koud vinden en in de zomer te warm, aangezien deze volledig bestaan uit metaal. De banken worden gefaseerd vervangen. Ze worden vervangen als het gebied waar ze staan wordt heringericht bijvoorbeeld de pleintjes aan het water, als ze kapot zijn of als ze aan einde levensduur zijn. Gekozen is voor bank Montseny van Samson. Deze staat in het Handboek Openbare Ruimte (HOR) wat de gemeente gebruikt. Van dit type worden in het park zowel de enkele bank van 1,50 meter als de dubbele uitvoering van 3 meter breed toegepast. Op een aantal plekken bijvoorbeeld bij de opgeknapte en de eventuele nieuwe siertuin worden een aantal losse stoelen geplaatst.
- Op een aantal plekken aan de rand van het evenementenveld komen picknickbanken. Deze picknickbanken dienen demontabel te zijn, aangezien deze verwijderd moeten voor een evenementen. De picknickbanken komen deels in de zon en deels in de schaduw te staan.
- In het kader van circulariteit handhaven we de meerderheid van de bestaande prullenbakken. Afwijkende prullenbakken, in type en kleur die nog her en der in het park staan, worden op den duur vervangen voor het type WTL-Buizerd in groene kleur. Deze prullenbakken staan al op de meeste plekken in het park.
- De bestaande verlichtingsmasten zijn nog van goede kwaliteit en kunnen nog jaren mee. We handhaven deze en op plekken waar extra masten nodig zijn, bijvoorbeeld langs de nieuwe fietsroute door het noordelijk deel van het park plaatsen we dezelfde verlichtingsmasten. Alle verlichtingsmasten hebben speciale vleermuisvriendelijke verlichting.
- We willen de entrees van het park markeren met een zuil of een poort, eventueel in combinatie met de naam Park Transwijk. Ook het markeren van de entrees met een kunstwerk behoort tot de mogelijkheden. De precieze uitwerking van de entrees is een ontwerpopgave op zichzelf en wordt in vervolgfase opgepakt.





Dit type banken (Montseny van Samson) vervangt op den duur de bestaande banken in het park.



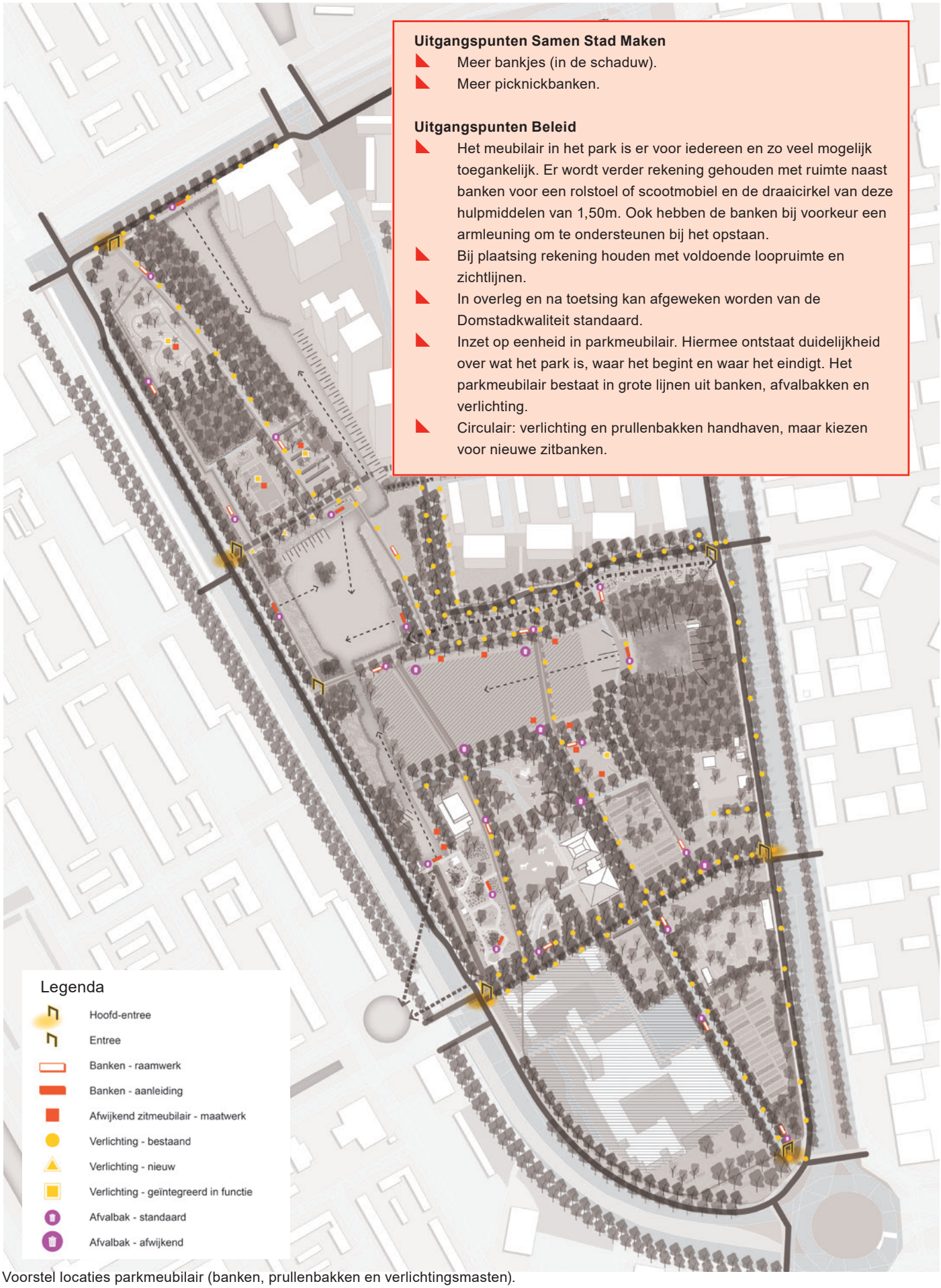
Beoogde nieuwe picknickbanken rondom het evenementenveld. De nieuwe picknickbanken moeten wel demontabel zijn i.v.m. evenementen. In de vervolgfase wordt het type bank en de bijbehorende leverancier bepaald.



Eén type afvalbak voor het park. Andere bakken worden op den duur vervangen voor Falcon afvalbak in de kleur groen.



Eén type verlichtsmast voor het park. Andere masten worden vervangen voor dit type.



Voorstel locaties parkmeubilair (banken, prullenbakken en verlichtingsmasten).

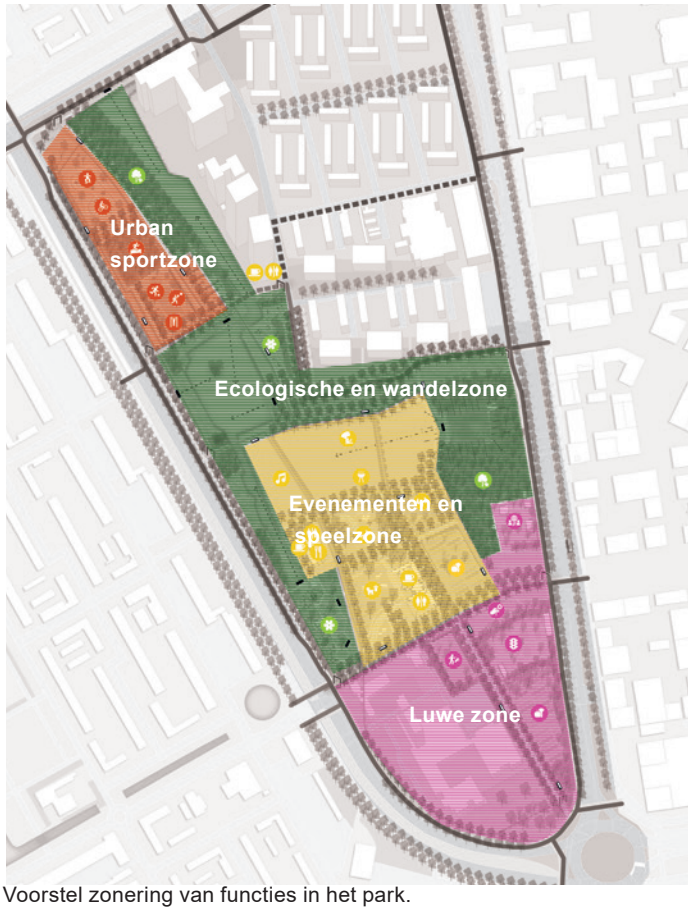
4. 4 Verbeteren, verplaatsen of aanvullen van (recreatieve) functies

In het originele ontwerp uit 1960 had het park een strakke zonering van functies die op basis van leeftijdsgroepen zoals jeugd en volwassenen is bedacht. Deze zonering is in de loop van de decennia losgelaten en zeker na de herinrichting van 2003-2005 minder herkenbaar geworden. Tegenwoordig zijn veel uiteenlopende functies geclusterd rondom de Koeriersterlaan, waardoor je niet meer het gevoel hebt dat je je nog in Park Transwijk bevindt.

In dit Uitvoeringsprogramma willen we niet de strakke zonering van de jaren' 60 terugbrengen, maar willen we wel weer een zonering op hoofdlijnen in het park terugbrengen. Deze nieuwe zonering is niet meer gebaseerd op leeftijdsgroepen. We houden rekening met de behoeften van mensen uit de drie verhaallijnen die volgen uit het Samen Stad Maken (zie hoofdstuk 2).

Op basis hiervan stellen we de volgende zonering in Park Transwijk voor:
- De urbansportzone (reuring)
- De ecologische- en wandelzone (rust)
- De evenementen/recreatie- en speelzone (reuring)
- De luwe zone (rust)

In de volgende paragrafen is per zonering uiteengezet wat de maatregelen zijn.



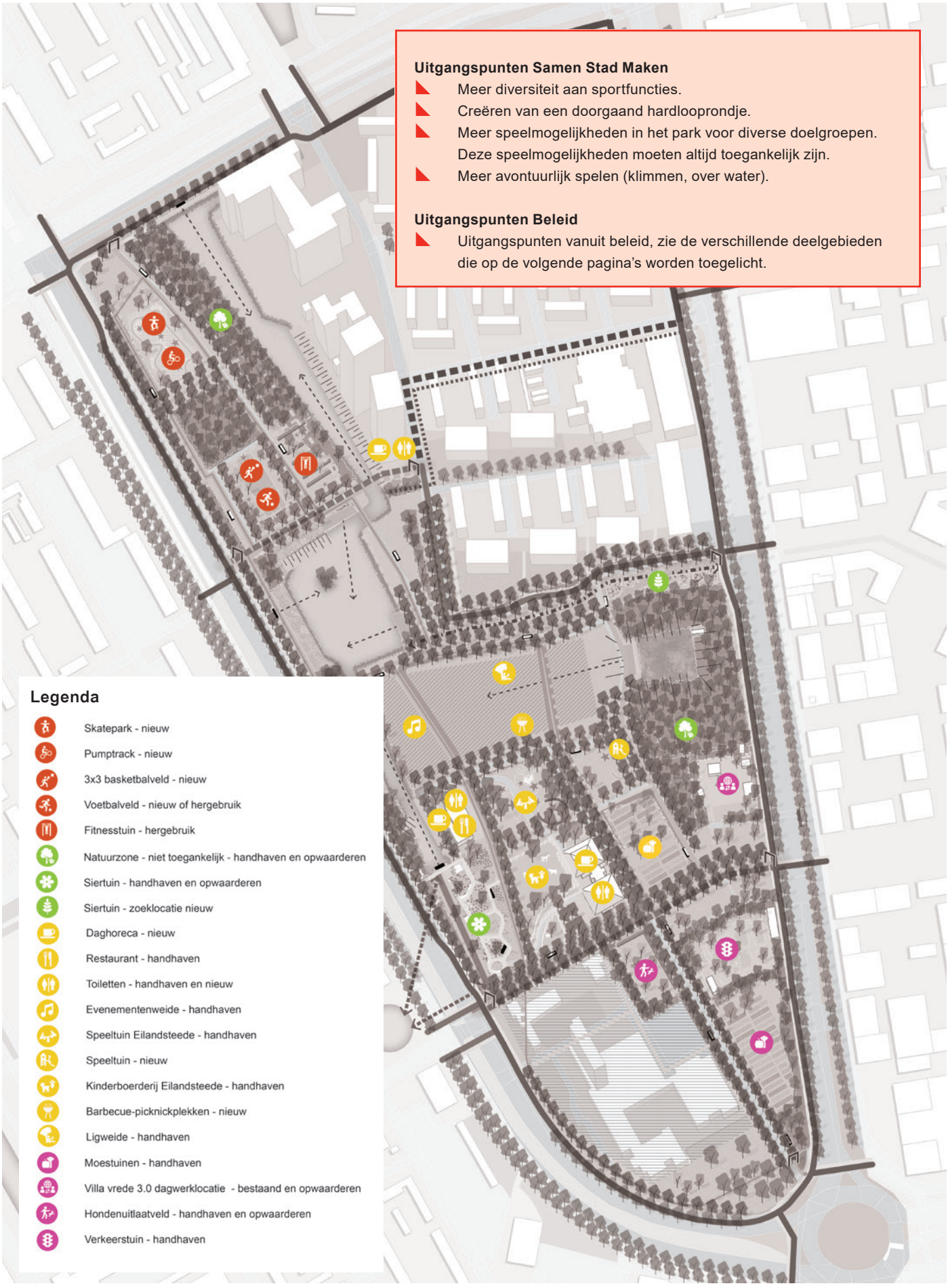
Voorstel zonering van functies in het park.


De beoogde buitensportzone met o.a. een skatepark (referentie skatepark Willem-Alexanderpark van leverancier SkateOn).


De vijver als hart van het park en de ecologische zone.


De recreatie- en speelzone met daarin de kinderboerdij Eilandsteede.


Handhaven en verbeteren hondenveld als onderdeel van de luwe zone.



Voorstel functies (bestaand, opwaarderen en nieuw) voor Park Transwijk

De urbansportzone
In het park is op dit moment al een aantal buitensportactiviteiten aanwezig, maar die liggen verspreid en zijn niet allemaal meer up-to-date. We stellen voor om het noordwestelijk deel van het park in te richten als zogenaamde ‘urbansportzone’. Hier is grote behoefte aan in Utrecht. Deze locatie is gekozen omdat het vlakbij een tramhalte ligt, nabij de kruising van wandel- en fietspaden en nabij winkelcentrum NOVA. Nu wordt een deel ook al intensief gebruikt voor sporten (bij het voetbal-trapveld). Bovenal ligt de beoogde locatie voor de urbansportzone naast de geluidsintensieve weg en tramlijn (de Beneluxlaan), waardoor er al veel reuring op deze plek in het park aanwezig is. We stellen voor om de volgende functies in de urbansportzone te combineren:

- Een nieuw skatepark, eventueel in combinatie met een ‘snakerun’ (klein fietsparcours) of ‘pumptrack’ (groot fietsparcours) aan te leggen. De beoogde locatie hiervoor is het huidige voetbalveldje. Geadviseerd wordt om het park te ontwerpen met bekende leveranciers. Zij betrekken de ‘skate-community’ actief bij het opstellen van het ontwerp.
- Verplaatsen huidig voetbalveld naar de locatie ten zuiden van het rosarium. Wanneer verplaatsen niet mogelijk verkennen we een nieuw multifunctioneel veld. Dit multifunctionele veld kan worden gebruikt voor diverse soorten sporten (voetballen, vechtsporten, breakdancen) en andere ‘streetculture’ activiteiten.
- Aanleg van een professioneel basketbalveld (3x3) op de locatie van het huidige rosarium.
- Het rosarium halen we hiervoor weg en vervangen we voor 1 of 2 bijzondere siertuinen op andere plekken in het park. Het rosarium in huidige vorm is niet meer van deze tijd en vraagt daarnaast om veel beheer & onderhoud.
- De fitnesstoestellen die nu bij Eilandsteede staan te verplaatsen naar de locatie waar nu de grasvelden met bestaande hagen liggen. Hierdoor ontstaat er een fitnessparcours tussen de hagen. Bij de fitnesstoestellen worden ook een aantal bomen geplant zodat er in de schaduw gesport kan worden.

Deze voorstellen voor een urbansportzone willen we na vaststelling van het Uitvoeringsprogramma verder in co-creatie uitwerken met omwonenden en stakeholders uit de Utrechtse sportwereld (zoals Sport Utrecht en deelnemers uit de skate-community). Met deze clustering van al deze buitensportactiviteiten willen we meer interactie laten ontstaan tussen de verschillende sportactiviteiten. Hiermee willen we meer eigenaarschap, zelfbeheer en sociale controle creëren. Bovendien is het idee dat de gehele urbansportzone een trekker voor de wijk en de stad wordt.


Nieuw skatepark op locatie van het huidige voetbalveld. Referentie van skatepark Vathorst (ontworpen door de bekende leverancier Nineyards).



Nieuw professioneel basketbalveld (3x3) op plek van het huidige rosarium.


Verplaatsen van de fitnesstoestellen naar de veldjes tussen de hagen.


Verplaatsen van het voetbalveld naar de locatie van het huidige rosarium.



Voorstel functies in de buitensportzone.

Huidige beeld Rosarium (2024)



Mogelijk toekomstbeeld Rosarium (lange termijn 2030)



Artist impression
Uitwerking en detaillering vindt plaats in vervolgfase

De volgende maatregelen zijn in beeld gebracht:

- Rosarium vervangen door nieuwe sportfuncties: voetbalveld, pannakooi, basketbalkooi, maar ook eventueel plek voor een fitnesstuin.
- Toevoegen van meer bomen tussen de sportvoorzieningen om schaduw te creëren
- Bestaande hagen handhaven: zorgen voor een visuele afscheiding tussen het sportgedeelte en het overige deel van het park.

Huidig beeld noordelijk deel Park (2024)



Mogelijk toekomstbeeld duidelijke noordelijke entree Park en locatie skatepark (2030)



Artist impression.
Uitwerking en detaillering vindt plaats in vervolgfase

De volgende maatregelen zijn in beeld gebracht:

- Entree verbeteren: bijvoorbeeld door de bestaande letters van het park beter zichtbaar te maken.
- Nieuwe locatie voor het skatepark: de huidige locatie biedt weinig mogelijkheden voor uitbreiding.
- Meer zit- en verblijfsplekken creëren: vooral in de schaduw.
- Toevoegen van meer inheemse bomen en bloeiende onderbeplanting voor het verhogen van de biodiversiteit.

De ecologische- en wandelzone

In de ecologische- en wandelzone krijgen ecologie en biodiversiteit extra aandacht. In deze zone komen geen nieuwe intensieve functies en alleen rustige functies zoals zitbankjes zijn toegestaan. Om deze zone te versterken stellen we de volgende maatregelen voor.

- Langs de vijver komen meer ecologische oevers door de beschoeiing weg te halen en de oevers nog meer te verflauwen. Om te voorkomen dat alle ecologische oevers volgroeien met riet, passen we per ecologische oever een ander maaibeheer toe. Alleen ter hoogte van de pleintjes aan het water passen we geen ecologische oevers toe in verband met de ganzenoverlast (zie kader).
- Boven op de heuvel (de drinkwaterlocatie van Vitens) komen nieuwe inheemse struiken en heesters (zie kader heuvel met drinkwaterkelder Vitens, paragraaf 4.2).
- Het bosplantsoen met volwassen bomen rondom de heuvel blijft gehandhaafd.
- De bestaande siertuin maken we meer ecologisch door bij de renovatie meer inheemse heesters en vaste planten toe te voegen (zie ook paragraaf 4.2)
- We verkennen of we een nieuwe siertuin kunnen toevoegen aan de oostkant van het park (nabij de Westdijklaan) (zie ook paragraaf 4.2)
- In het algemeen wordt meer gelaagdheid in beplantingen toegepast door het toevoegen van nieuwe beplantingen. De nieuwe beplantingen gaan bestaan uiteen variatie van inheemse en/of ecologisch waardevolle soorten. De toegepaste soorten hebben veel belevingswaarde door bladkleur en bloeiwijze.

Ganzen in het park

De afgelopen jaren lijkt de ganzenpopulatie in Park Transwijk toe te nemen. Sommige bezoekers ervaren hiervan overlast (geluidsoverlast, overlast door uitwerpselen, angst voor ‘brutale’ ganzen, onveilige verkeerssituaties, onbruikbare recreatieplekken zoals het pleintje aan het water).

In het Uitvoeringsprogramma Park Transwijk stellen we een paar maatregelen voor waarmee we de overlast van ganzen proberen te beperken:

- Hogere oever bij het plein aan de noordzijde van de vijver. Hiermee ontmoedigen we dat de ganzen hier de oever op komen;
- Gedeeltelijke afrastering (takkenrillen of hekwerken) langs de vijver (die parallel aan de Lomanlaan ligt) zodat ganzen op die plekken niet op de oever komen;
- Diervriendelijke oevers bij andere delen van de vijvers (om daarmee de ganzen te verleiden daar naar toe te gaan).

Daarnaast gaat de gemeente de ganzenpopulatie in de wijk Transwijk en Park Transwijk monitoren. Daarmee brengen we in kaart hoe de populatie er op dit moment uit ziet en wat de prognose is voor komend jaar. Dit kan in de toekomst bijdragen aan inzicht in de populatie, meten van de effecten van maatregelen in de openbare ruimte, beter beheer van de populatie en het minimaliseren van negatieve gevolgen.



Creëren van meer natuurvriendelijke oevers langs de vijver.



Handhaven van de natuurlijke delen langs de vijver.



Opknappen van de siertuin door het verwijderen van zaailingen en het toevoegen van meer (inheemse) vaste planten en lage sierheesters.



Door rillen te plaatsen langs de oevers van de vijvers is het voor ganzen moeilijker om uit het water te komen.



Voorstel functies in de ecologische zone van Park Transwijk.

Huidig beeld vijver bij Zinnia (2024)



Mogelijk toekomstbeeld vijver bij Zinnia (2030)



De volgende maatregelen zijn in beeld gebracht:

- Parkpaviljoen en terras meer oriënteren op het water.
- Parkpaviljoen ook inzetten voor daghoreca.
- Herstellen zichtlijnen door beter structuureel beheer en onderhoud oevers en beplantingen.
- Langs het water ruimte voor zit- en verblijfsmogelijkheden en speelaanleidingen.
- Vlonder herstellen eventueel in combinatie met trap aan het water.

Huidig beeld evemenentenweide en heuvel (2024)



Mogelijk toekomstbeeld evementenweide en heuvel (2030)



De volgende maatregelen zijn in beeld gebracht:

- Evenementenveld robuuster maken zodat deze minder gevoelig is voor beschadigingen tijdens evenementen.
- Betere drainage op en rondom het evenementenveld
- Eén breed pad toegankelijk voor voetgangers en fietsers (fietsers zijn te gast).
- Creëren meer zit- en verblijfsplekken (in de schaduw).
- Activeren en inzetten randen van de helling heuvel voor speelaanleidingen/toestellen eventueel in combinatie met de realisatie van een natuurlijke speeltuin.

De evemenenten/recreatie- en speelzone

De evenementen/recreatie- en speelzone omvatten de grote weide en de stadsboerderij/speeltuin Eilandsteede in het park. We laten dit deel van het park grotendeels intact en alleen op een aantal plekken versterken we deze zone. De volgende maatregelen stellen we voor:

- Rondom de grote weide voegen we op verschillende plekken (picknick)banken toe, zowel in de zon als in de schaduw. Ook planten we aan de randen een aantal nieuwe inheemse bomen. Op het evenementenveld planten we geen extra bomen, omdat bomen de bedrijfsvoering van de evenementen in de weg staan.
- Minder zichtbaar maken van de hekken rondom de functies in het park. Het liefst zouden we de hekken weghalen, maar dat blijkt in de praktijk lastig (veel vernieling en ontvreemding spullen). Op een aantal plekken willen we de hekken daarom maskeren met inheemse sierheesters en hagen, zodat de hekwerken in het park minder dominant worden. We schermen niet overal de hekken af, zodat er een zichtrelatie blijft tussen de paden en de functies binnen de hekwerken. Langs het pad tussen Eilandsteede en restaurant Zinnia verkennen we of het hek 1,5 meter naar binnen kan worden verplaatst zodat er een bredere groenstrook langs het pad ontstaat.
- We creëren een nieuwe speelvoorziening die ook toegankelijk is buiten de openingstijden van Eilandsteede. De enige speeltuin in het park bevindt zich namelijk binnen de hekwerken van Eilandsteede. Aan de rand van de heuvel, onder de grote platanen, is het zoekgebied voor de realisatie van een avontuurlijke speeltuin met veel houten elementen en speelkeien. In de vervolgfase wordt nader uitgezocht waar precies de speeltuin komt te liggen en hoe die eruit komt te zien.
- We stellen voor om het kunstobject op de heuvel te vervangen voor een gecombineerd kunst-, speel- en zitobject. Dit object kan gebruikt worden als openbare speelplek voor kinderen en verblijfsplek voor (volwassen) bezoekers. Het bestaande kunstobject is versleten en aan vervanging toe. Bij de vernieuwing wordt de huidige kunstenaar betrokken.



Nieuwe speeltuin met natuurlijke materialen aan de rand van het bos.



Avonturenpad in het bos, als onderdeel van de nieuwe speeltuin.

Uitgangspunten Samen Stad Maken m.b.t evenementen

- Park of delen van het park zo lang mogelijk open houden tijdens de opbouw van evenementen.
- Wens om ook een deel van het park te gebruiken tijdens evenementen, bijvoorbeeld zuidelijk, noordelijk of westelijk deel.

Uitgangspunten organisatoren evenementen

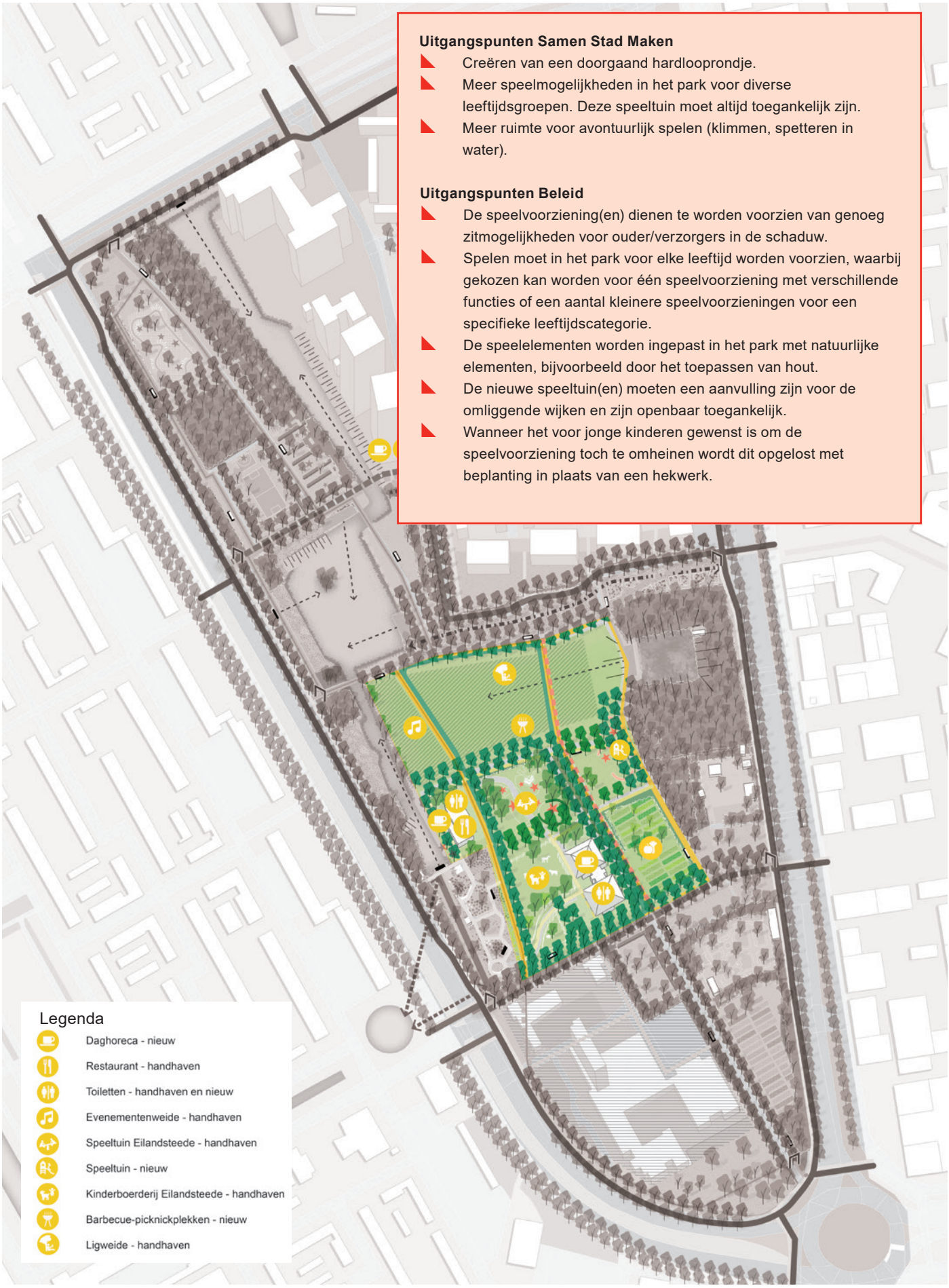
- Creëren duidelijke routing voor leveranciers tijdens opbouw.
- Breed pad rondom het evenementenveld zodat er minder met rijplaten tijdens de opbouw gewerkt hoeft te worden.
- Geen extra bomen langs het hoofdveld, omdat dit veld afgehekt moeten worden. Ook kunnen nieuwe bomen zicht op het hoofdpodium belemmeren.
- Geen extra vaste objecten zoals banken en speeltoestellen rondom het evenementenveld.
- Betere drainage aan de randen van het evenementenveld.
- Betere fietsparkeerplekken bij de ingang(en) van de evenementen. Nu zijn die vooral langs de ontsluitingswegen Europalaan en Beneluxlaan gesitueerd.

Uitgangspunten Samen Stad Maken

- Creëren van een doorgaand hardlooprondje.
- Meer speelmogelijkheden in het park voor diverse leeftijdsgroepen. Deze speeltuin moet altijd toegankelijk zijn.
- Meer ruimte voor avontuurlijk spelen (klimmen, spetteren in water).

Uitgangspunten Beleid

- De speelvoorziening(en) dienen te worden voorzien van genoeg zitmogelijkheden voor ouder/verzorgers in de schaduw.
- Spelen moet in het park voor elke leeftijd worden voorzien, waarbij gekozen kan worden voor één speelvoorziening met verschillende functies of een aantal kleinere speelvoorzieningen voor een specifieke leeftijdscategorie.
- De speelelementen worden ingepast in het park met natuurlijke elementen, bijvoorbeeld door het toepassen van hout.
- De nieuwe speeltuin(en) moeten een aanvulling zijn voor de omliggende wijken en zijn openbaar toegankelijk.
- Wanneer het voor jonge kinderen gewenst is om de speelvoorziening toch te omheinen wordt dit opgelost met beplanting in plaats van een hekwerk.



Voorstel recreatieve functies in de recreatieve zone van Park Transwijk

De luwe zone

In de luwe zone bevinden zich het Zorgcentrum AxionContinu, de Verkeerstuin Utrecht en de moestuinen van Stadstuin Food for Good. Dit deel van het park willen we rustig houden, omdat gebruikers van Food for Good en AxionContinu gebaat zijn bij een rustige, prikkelarme omgeving. AxionContinu werkt aan een plan voor grootschalige transformatie van hun terrein (sloop/ nieuwbouw). Dit biedt kansen om het park en de locatie van AxionContinu meer op elkaar aan te sluiten. De volgende maatregelen worden voorgesteld:

- Weghalen hekwerk langs de oostrand van het park;
- Meer doorzichten c reëren in het bestaande groen;
- Groene inrichting van het park doortrekken op het terrein van AxionContinu;
- Groen doortrekken tot aan de gevels van de bestaande en nieuwe gebouwen;
- Geen zicht meer op parkeren vanuit Park Transwijk;
- Creëren van een doorgaand pad langs de westzijde van het terrein van AxionContinu, zodat er een rondje gemaakt kan worden in het zuidelijk deel van het park.



Handhaven van de verkeerstuin (zie ook paragraaf 4.5).



Nieuw breed pad rondom AxionContinu, als onderdeel van hoofdwandelpad en sportrondje door het park.



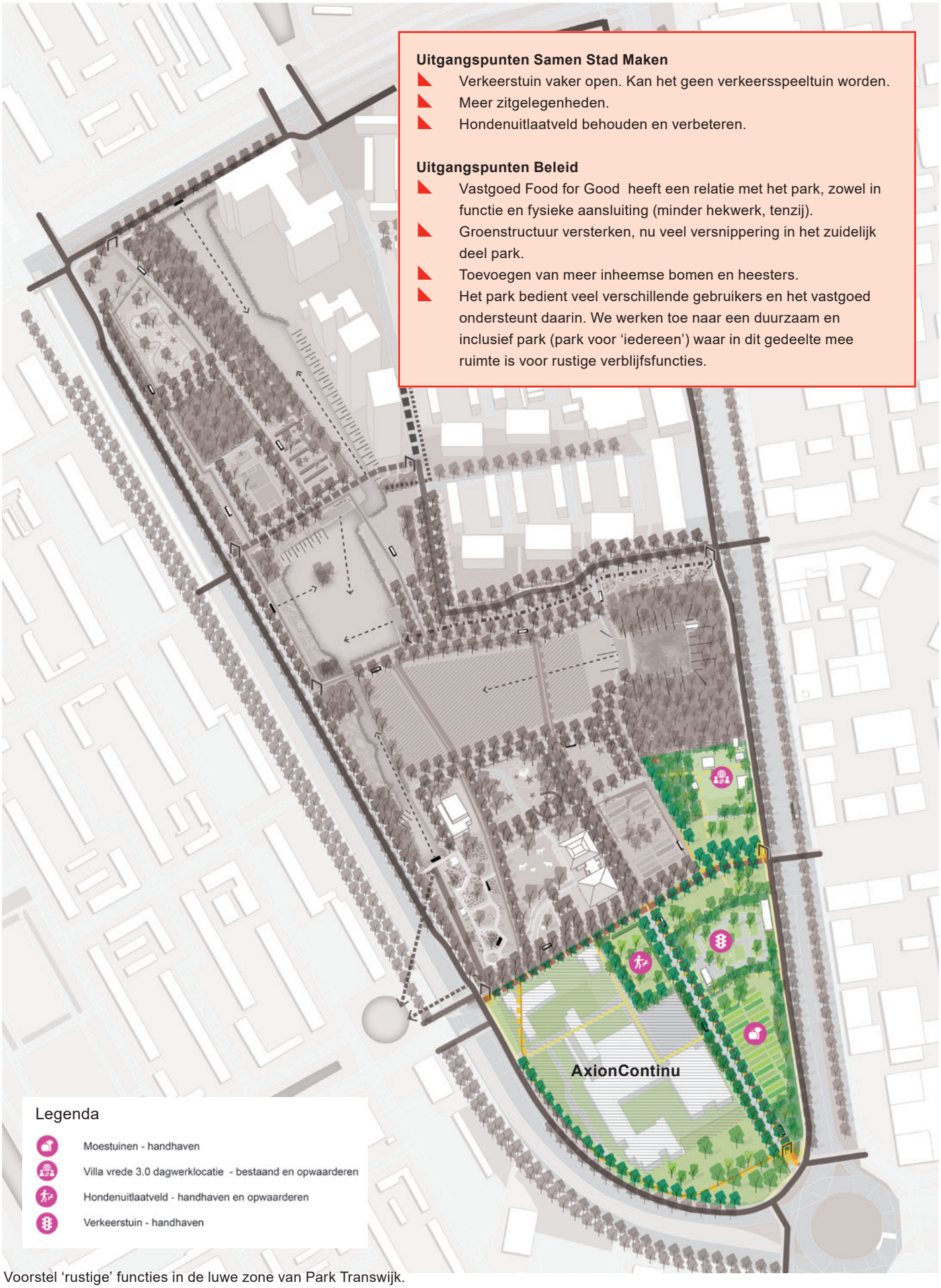
Terrein AxionContinu meer aansluiten op het park zodat het onderdeel van ParkTranswijk wordt.



Weghalen hekken en meer banken toevoegen langs de Vreugdenhillaan.



Food for Good handhaven en opwaarderen (zie ook paragraaf 4.5).



Voorstel 'rustige' functies in de luwe zone van Park Transwijk.

4. 5 Verbeteren watersysteem en waterkwaliteit

In het park willen we de kwaliteit van het water verbeteren en waar mogelijk extra ruimte maken voor water, zodat ook het park in de toekomst klimaatadaptiever wordt. We stellen de volgende maatregelen voor:

- Realisatie van natuurvriendelijke oevers. Een groot deel van de oevers is al tijdens de renovatie van 2003 al natuurvriendelijker gemaakt. Bij een aantal oevers moet dat nog gebeuren, zodat in 2030 alle oevers van de vijver in Park Transwijk natuurvriendelijker zijn gemaakt (op een paar uitzonderingen na, zoals het plein aan de noordzijde vijver waar we een hoge oever voorstellen, passend bij het ontwerp van het park uit de jaren ’60 en om de ganzen te weren op dit plein);
- Realisatie van een waterverbinding tussen de vijver en de duiker onder de Europalaan richting de waterloop in Merwede. Dit zorgt voor een betere doorstroming van het watersysteem waardoor de waterkwaliteit zowel voor de vijver als de watergang in Merwede wordt verbeterd. Een waterverbinding met flauwe oevers is in het park niet mogelijk, wegens het evenementenveld en de vele grote bomen die in het tracé tussen de vijver en de duiker van de Europalaan staan. We onderzoeken in een vervolgfase op welke manier de verbinding het beste wordt vormgegeven. Dit kan een ondergrondse buis zijn of een (deels) open goot;
- Op termijn: doortrekken watergang naast de zuidelijke siertuin. De bestaande duiker tussen de vijver en de waterpartij langs de Vasco de Gamalaan dient te worden vervangen na 2040. De wens vanuit de gemeente is om bij de vervanging de nieuwe duiker korter te maken en tevens ook te vergroten. Om dit mogelijk te maken dient de watergang naar het zuiden te worden doorgetrokken. Idee is om de nieuwe watergang te combineren met een nieuwe siertuin aan het water. Bij de aanpak van de huidige siertuin zetten we daarom in op sobere verbeteringen (geen aanpassing tuinstructuur, wel meer diverse soorten planten en bloemen). De doortrekking van de watergang wordt pas gerealiseerd na 2040;
- Verbetering drainagesysteem. In de tweede helft van 2025 onderzoeken we of het drainagesysteem onder het evenementenveld nog voldoende functioneert en wat er eventueel aan verbeteringen mogelijk zijn.



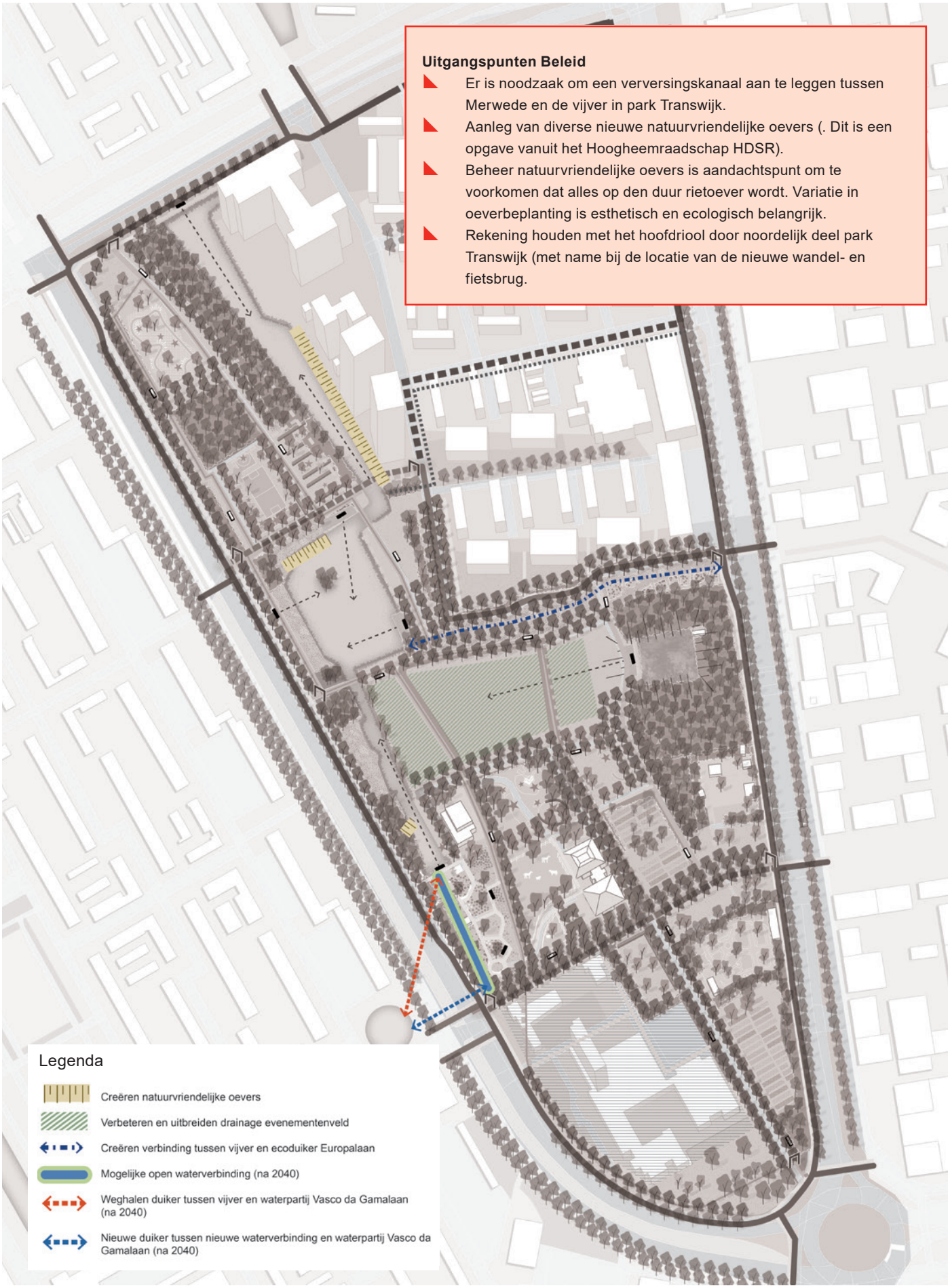
Realiseren van natuurvriendelijke oevers.



Verbeteren drainage op en rondom het evenementenveld.



Doortrekken van deze uitloper van de vijver naar het zuiden



Voorstel voor nieuwe waterverbindingen, betere drainage en aanleg natuurvriendelijke oevers.

4. 6 Vastgoed in het park

In het park zijn een aantal vastgoedlocaties. Deze staan hieronder beschreven.

Stadsboerderij Eilandsteede
Bij de renovatie van Park Transwijk in 2003 is de stadsboerderij Eilandsteede gebouwd. Dit gebouw en directe omgeving wordt geëxploiteerd door stichting Utrecht Natuurlijk. Er is een dierenweide, een speeltuin en een schooltuin. In het gebouw is ondersteunende horeca en er worden natuureducatie lessen gegeven en allerlei activiteiten georganiseerd gericht op de (stads) natuur.
Het gebouw is in goede conditie. Dagelijks onderhoud wordt verzorgd door Utrecht Natuurlijk. Groot onderhoud is de verantwoordelijkheid van de eigenaar van het gebouw: de vastgoed organisatie van de gemeente Utrecht (VGU).

Voor de komende jaren wordt er vanuit de kwaliteitsslag Park Transwijk ingezet op het verbeteren van de zichtbaarheid en toegankelijkheid van het gebouw en het erf. Aan het gebouw zelf wordt niets veranderd de komende jaren. We onderzoeken hoe we de hoofdentree van Eilandsteede herkenbaarder kunnen maken en bijvoorbeeld de entree op de hoek van de Koeriersterlaan en het pad naar Zinnia.

Stadstuin Food for Good
In 2012 is de ‘sociale stadstuin’ Food for good opgericht. Stichting de Wending was hier nauw bij betrokken en heeft de tuin doorontwikkeld naar een erkende sociale voorziening en buurttuin in de stad. Hier kunnen mensen elkaar ontmoeten en wordt er ingezet op arbeidsmatige activering (vanuit het Wmo-aanbod). Sinds 2021 is de tuin onderdeel van Utrecht Natuurlijk. Op vaste dagen is er een vakkundige tuinder aanwezig die het werk begeleidt en een trajectbegeleider die zorg draagt voor passende begeleiding voor een aantal doelgroepen.

Het vastgoed op het terrein van de stadstuin bestaat uit een kas en diverse gebouwtjes en schuurtjes (eigendom van Utrecht Natuurlijk). Het geheel is door de jaren organisch gegroeid. Voor de huur van de grond is er een huurovereenkomst met de afdeling Stadsbedrijven van de gemeente Utrecht. Voor het vastgoed zijn diverse tijdelijke vergunningen afgegeven.

Het vastgoed van de stadstuin is langzamerhand toe aan vernieuwing en verduurzaming. Deze vernieuwing sluit goed aan bij de kwaliteitsslag van het park. Het is daarom wenselijk om met de betrokken en verantwoordelijke partijen (Utrecht Natuurlijk, Stadsbedrijven en VGU) te verkennen wat de mogelijkheden zijn voor vernieuwing en of dit op een duurzame en circulaire manier kan, bijvoorbeeld met de aanschaf van tweedehands gebouwtjes.

Locatie Europalaan 55
Op de locatie Europalaan 55 hebben de afgelopen decennia verschillende maatschappelijke organisaties een plek gehad. Zoals de scouting en jongeren opbouwwerk van Stichting Doenja en DOCK (voor sport- en speluitleen). Eind 2022 werd de locatie Europalaan 55 verlaten en stond het terrein leeg.

De huidige huurder is nu WIJ 3.0 (organisatie voor maatschappelijk werk). Deze partij heeft een deel onderverhuurd aan de Stichting Villa Vrede. Deze stichting verzorgt dagbesteding aan ongedocumenteerden.

De gemeente is in overleg met deze partijen hoe we de samenwerking in het park kunnen versterken.

Verkeerstuin Utrecht
De Verkeerstuin in Park Transwijk is in 1963 aangelegd aan de zuidzijde van het park. Het ligt tussen de Europalaan en Vreugdenhillaan. De ingang is aan het park. In de verkeerstuin kunnen kinderen en volwassenen in een beschermde omgeving ervaring opdoen met diverse verkeerssituaties. Ze leren over verkeersborden en -regels, en kunnen dit meteen oefenen op het parcours. Op een speelse manier leren ze zo op jonge leeftijd, met een trapauto, fiets of lopend, meer over verkeer. De verkeerstuin in Park Transwijk is een van de laatste verkeerstuinen in Nederland. In 2024 heeft een meerderheid van de gemeenteraad van Utrecht zich uitgesproken voor het behoud van de Verkeerstuin in Park Transwijk. Ook de Fietsersbond spreekt zich daarvoor uit. De stichting verkeerstuin Utrecht probeert met de hulp van sponsoren de verkeerstuin open te houden. Voor de bereikbaarheid van de verkeerstuin is de Koeriersterlaan essentieel. Hier parkeren (school)bussen die de kinderen naar de tuin brengen.

Bij de kwaliteitsslag willen we de Koeriersterlaan vergroenen door minder asfalt en opheffen (deel) parkeerplaatsen. Hierover stemt de gemeente af met de stichting Verkeerstuin Utrecht.

Restaurant Zinnia
Dit restaurant ligt aan de zuidwestzijde van het park. Ten zuiden van de grote weide en tussen de Beneluxlaan en de stadsboerderij Eilandsteede. Het gebouw is 2008 na de grote renovatie van het park (2003) gerealiseerd. Bezoekers van het restaurant – die met de auto komen – maken gebruik van de parkeerplaatsen aan de Koeriersterlaan.

Bij de kwaliteitsslag willen we de Koeriersterlaan vergroenen door minder asfalt en opheffen van (een deel) van de parkeerplaatsen. Hierover stemt de gemeente af met Zinnia.



Bestaand vastgoed in Park Transwijk.

4. 7 Beheerplan Park Transwijk

Het laatste beheerplan voor Park Transwijk dateert van 2006 en had een looptijd van 10 jaar. Deze is opgesteld na de herinrichting van 2003-2005. Dit beheerplan is bij de uitwerking van het Uitvoeringsprogramma kwaliteitsslag Park Transwijk geactualiseerd.

Het doel van het beheerplan is om het park na de opknapronde in 2025 op het gestelde beheerniveau te beheren. Het beheer- en onderhoudsniveau voor het park is nu op niveau B . Onderhoudsniveau B betekent een gemiddeld beheerniveau. Concreet houdt dit in dar er een bepaalde mate van onkruid en zwerfafval is toegestaan in het openbaar gebied. Er zijn in totaal vijf niveaus (A+ tot en met D) die door het landelijke kennisplatform CROW zijn opgesteld. Niveau A+ heeft geen onkruid en zwerfafval en niveau D veel onkruid en zwerfafval.

Ook in de toekomst blijft het beheer- en onderhoudsniveau B. Met extra beheerinspanningen door bewoners(groepen) en/of stichtingen kan het onderhoudsniveau worden verhoogd. Met name bij de intensieve beheergroepen zoals vaste planten en lage sierheesters is extra beheer door bewoners gewenst. Hierdoor gaan deze beheergroepen er kwalitatief beter uitzien, wat de belevingswaarde van het park ten goede komt.

Het nieuwe beheerplan, een separaat document dat door BOR wordt opgesteld, wordt geen uitgebreid document maar een compact stuk, zodat het makkelijk voor en door de beheerders te gebruiken is.

Hieronder staan samenvattend de belangrijkste beheercategorieën die in het aparte beheerplan nader worden toegelicht:

- Bomen: naast de bestaande boomsoorten worden ook nieuwe (voornamelijk inheemse) boomsoorten geplant. Deze nieuwe bomen, die vooral aan de randen van de evenementenweide en rondom het rosarium komen, mogen vrij groeien. Op een aantal drukke plekken en langs paden worden de nieuwe en bestaande bomen voldoende opgekroond i.v.m. gebruik en sociale veiligheid.
- Parkbos: dit bos ligt op en rondom de heuvel is een gevarieerd bos dat bestaat uit open (de top van de heuvel) en dichte plekken (rondom de heuvel). Langs de randen is een geleidelijke ‘gelaagde’, opbouw van een kruidenzoom naar heesters en bomen.
- Bossingels: deze bestaan voornamelijk uit heesters (inheems) en zijn vooral te vinden aan de randen en langs het water van het park. De vakken bestaan zoveel mogelijk uit gesloten beplanting, behalve ter hoogte van zichtlijnen (zie kaart), nabij entrees en langs paden.
- Struweel: bestaat uit een mix van inheems heestersoorten die niet heel hoog worden (max. 10m). In een onderhoudscyclus van 5-7 jaar bloksgewijs teruggezet zodat het struweel niet te hoog wordt.
- Heestervakken/botanische rozen: deze bevinden zich in het park voornamelijk langs de westzijde van het park, rondom de vijver en rondom de diverse functies zoals de schoolwerktuinen. De beplanting van heesters/botanische rozen heeft vooral een begeleidende functie van paden en hebben geen doorzicht.
- Vaste planten: op een aantal plekken zoals in de siertuin, het rosarium en rondom de pleinen aan het water liggen bestaande vaste planten vakken en zijn er vakken met nieuwe vaste planten toegevoegd. De nieuwe vaste planten zijn robuust en groeien snel dicht.
- Grasvelden: liggen verspreid in het hele park. Met als grootste grasveld de evenementenweide in het midden van het park. Grasvelden bestaan uit een grazige vegetatie in volledige sluiting, onkruiden komen sporadisch voor. Aan de hand van maaibeheer wordt variatie in de grasvelden gecreëerd.
- Rietoevers: een groot deel van de oevers van de vijver bestaat uit rietoevers of een riethooilandoever. Riet wordt over het algemeen blokgewijs eens in de drie jaar verwijderd, zodat het riet niet te dominant wordt in de oevervegetatie. Op een aantal plekken bijvoorbeeld in zichtlijnen wordt het riet meer malen per jaar verwijderd. Dit houdt het riet in toom, waardoor de zichtlijnen op de vijver niet worden geblokkeerd.
- Invasieve soorten. Op een aantal plekken in het park komen invasieve soorten voor zoals de Japanse Duizendknoop, en de Dijkviltbraam. Per soort is een apart beheerregime opgesteld om de invasieve soorten te verwijderen en intoom te houden.
- Meubilair: In het park staat nu nog meubilair dat speciaal voor het park is gemaakt. Het nieuwe meubilair is geselecteerd uit het Handboek Openbare Ruimte (HOR). Banken, prullenbakken, bebording en fietsenrekken, hekwerken moeten veilig zijn, goed functioneren en een goede onderhoudsstaat. Alleen de hoofd fietsroutes en de weg naar restaurant Zinnia is verlicht met verlichtingsmasten.
- Verharding: de meeste paden in het park zijn van asfalt en hebben een verschillende breedte. De paden zijn rechtlijnig of licht krommend. Op een aantal plekken komt ander materiaal voor zoals betontegels (pleintje aan het water, rosarium), klinkerverharding (siertuin en entree Eilandsteede).



Kaart uit het beheerplan met daarop de toekomstige beheercategoriën groen en oevers.

Hoofdstuk 5 Financiële uitvoerbaarheid en planning

5. 1 Financiële uitvoerbaarheid

Inleiding financiële scope
De aanpak van Park Transwijk is gericht op maatregelen in de openbare ruimte (zoals aanpassingen padenstructuur, verbeteren recreatieve faciliteiten en meer diversiteit in het groen). Verbeteringen aan gemeentelijk vastgoed (zoals stadsboerderij Eilandsteede) zijn geen onderdeel van de scope van dit Uitvoeringsprogramma. De komende paragrafen over de kostenraming en dekking hebben betrekking op de beoogde maatregelen in de openbare ruimte.

Kostenraming en plankosten
Voor de beoogde maatregelen in de openbare ruimte (beschreven in hoofdstuk 4) is een globale kostenraming gemaakt (SSK raming). De verwachte investeringskosten bedragen ca. 6 miljoen euro. Dit betreffen de planontwikkelings-, de planvoorbereidings- en uitvoeringskosten (inclusief opslagen voor onvoorzien en indexering).
Voor een deel richten de plankosten zich op het technisch uitwerken van investeringen (zoals verbeteringen aan de paden en de groenstructuur). Voor een ander deel gaat het over plankosten bij de verdere uitwerking in de vorm van co-creatie met omwonenden en stakeholders (zoals het samen ontwerpen van een ‘urban sport zone’ en een speelplaats voor kinderen). In de volgende fase (zie 5.2 planning) worden de maatregelen en bijbehorende kostenramingen verder uitgewerkt.

Dekking
De dekking is tevens ca. 6 miljoen euro en bestaat (vooralsnog) uit 3 dekkingsbronnen:

- Rijkssubsidie voor Groot Merwede (tijdelijke regeling specifieke uitkering gebiedsbudget ten behoeve van woningbouw) (ca. 4 miljoen euro).
- Financieel kader Merwedekanaalzone (investeringen bovenwijks 2e fase deelgebied 5 Merwede, ca. 2 miljoen euro)
- ‘Playground’ budget vanuit het programma sport voor de aanpak van het ‘urban sport zone’ (240.000 euro).

Vanuit het Rijk is budget beschikbaar voor Park Transwijk vanuit het gebiedsbudget ‘Groot Merwede’ (regeling specifieke uitkering Gebiedsbudget). Dit gebiedsbudget gaat over randvoorwaardelijke investeringen voor de realisatie van woningen in Utrecht Zuidwest (zoals investeringen in een kwaliteitsslag van Park Transwijk). Op 5 december 2023 zijn deze middelen bij beschikking toegekend aan de gemeente. Daarnaast heeft de raad bij de besluitvorming over de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 en het Stedenbouwkundige Plan Merwede in 2021 besloten over het Financieel Kader Merwedekanaalzone. Hierin is dekking opgenomen voor bovenwijkse maatregelen waaronder de kwaliteitsverbeteringen in Park Transwijk. Het beschikbaar komen van deze middelen is gekoppeld aan de besluitvorming over het omgevingsplan Merwede fase 2. Indien de vaststelling van het omgevingsplan vertraagt, komen de middelen ook later beschikbaar en zal de uitvoering van een deel van de maatregelen ter verbetering van het park later worden uitgevoerd.
Voor verbeteringen van de sportvoorzieningen is er beperkte aanvullende dekking vanuit het ‘Playground’ budget vanuit het programma sport voor de realisatie van de ‘urban sport zone’.

Er is geen dekking voor verbeteringen aan het gemeentelijk vastgoed (zoals stadsboerderij Eilandsteede) in het park. Deze onderdelen blijven buiten de (financiële) scope van het Uitvoeringsprogramma kwaliteitsslag Park Transwijk. Verbeteringen en groot onderhoud aan gemeentelijk vastgoed moeten passen binnen het vastgestelde gemeentelijk budgetten (voor onder andere de ‘Steedes’ in de stad Utrecht).

In het Uitvoeringsprogramma wordt wel rekening gehouden met verbeteringen aan de entree(s) naar het erf van Eilandsteede. Verbeteringen aan de opstallen bij de Stadstuin Food for Good en de opstallen aan de Europalaan 55 zullen in een apart traject worden verkend. Insteek is om in de 2e helft van 2025 met de verantwoordelijke afdeling(en) en de stakeholders op de betreffende locaties een 1e verkenning uit te voeren voor een duurzame en toekomstige invulling.

Aandachtspunten en risico’s
De investeringen zijn globaal geraamd. In de volgende fase wordt per maatregel verder ingezoomd op de kosten, fasering en beheersing van maatregelen. Dit kan ertoe leiden dat het budget alsnog ontoereikend is. Dit is te beheersen door investeringen te versoberen, in te zetten op aanvullende middelen (bijvoorbeeld aanvullende subsidie) of in tijd te verschuiven. Als ultieme beheersmaatregel kan het betekenen dat bepaalde maatregelen niet worden uitgevoerd.

Naast de maatregelen in dit Uitvoeringsprogramma is er een apart plan- en uitvoeringsproces voor de noordelijke wandel- en fietsroute via de Lomanlaan door het park naar de Beneluxlaan. De realisatie van deze route moet passen binnen (het eindbeeld van) de integrale kwaliteitsslag van het park. Hier zorgen we voor door in de planvoorbereidingsfase beide onderdelen zoveel mogelijk gezamenlijk op te laten lopen.

Financiële rapportages
De projectmanager van de kwaliteitsslag van Park Transwijk stemt af met de betrokken planeconoom en businesscontrol van gebiedsteam Utrecht Zuidwest over de inkomsten en uitgaven en rapporteert hierover naar het afdelingshoofd Merwede - Zuidwest.



Beheer en onderhoud in park Transwijk (foto van Norbert Waalboer Fotografie - UW groen).

5. 2 Planning (uitwerking en uitvoering investeringen)

Uitwerken investeringsvoorstellen
Na vaststelling van het Uitvoeringsprogramma in het College van B&W (zomer 2025) zal worden gestart met de verdere uitwerking van de voorgestelde investeringen in het park.

Voor een deel gaat dit over het technisch uitwerken (ondergrond, materiaal, afmetingen, cetera) van investeringen zoals verbeteringen aan de paden, het meubilair en de groenstructuur. Voor een ander deel gaat het over het uitwerken van investeringsvoorstellen in de vorm van co-creatie met omwonenden en stakeholders (zoals het samen ontwerpen van een urbansportzone en een speelplaats voor kinderen). Hiervoor wordt het nieuwe Utrechtse planproces voor de openbare ruimte (UPOR) toegepast, om het ontwerpproces te versnellen.

Daarnaast willen we blijven inzetten op quick-wins:
- weghalen hekwerk aan de Europalaan (met uitzonder van de locaties Europalaan 55, verkeerstuin en stadstuin Food for Good);
- weghalen parkeerplaatsen en vergroenen Koeriersterlaan;
- vergroenen van het hondenuitlaatveld (nieuwe haag);
- vergroenen pleintjes ten zuiden van restaurant Zinnia (tegelwippen).
- Verbeteringen ingangen Stadsboerderij Eilandsteede. Medio 2026.

Gefaseerde uitvoering investeringen in de periode 2026 – 2029

Bij de verdeling van de werkzaamheden / investeringen in de periode 2026 – 2029 stellen we ook voor om een aantal bijzondere plekken in het park zoveel mogelijk als eerste aan te pakken. We denken hierbij aan:
- het plein aan de noordzijde van de grote vijver (investeren in hoge oever en nieuw groen);
- het plein aan de oostzijde van de vijver (investeren in nieuwe verharding);
- nieuwe beplanting in de siertuin aan de Koeriersterlaan en verbeteren (en eventuele uitbreiding) huidige vlonder;
- vervangen parkmeubilair zoals banken, prullenbakken en plaatsing extra (verwijderbare) picknicktafels.

Naast de focus op snelle verbeteringen op een aantal bijzondere plekken in het park stellen we de volgende fasering voor op hoofdlijnen:

Groeninvesteringen
Daar waar geen afhankelijkheden zijn met andere investeringen die nog verder moeten worden uitgewerkt (zoals de urbansportzone en de noordelijke wandel- en fietsroute) gaan we in de winter van 2025 / 2026 al extra groen toevoegen (zowel bomen als planten).

Wandel- en fietspaden en pleinen
Hieronder staan de investeringen in volgorde van uitvoering:

- aanleg noordelijke wandel- en fietsroute medio 2027, (na oplevering nieuwbouw Lomanlaan);
- optimaliseren parcours voor zwaar verkeer evenementen. Uitvoering in 2026;
- doortrekken van vlonder nabij siertuin en realisatie van zitelement tussen de vijver en Zinnia. Uitvoering in 2027
- samenvoegen separate noord-zuid wandel- en fietsroute (Vreugdenhillaan). Uitvoering in 2027;
- nieuwe wandelroute van Vreugdenhillaan richting Europalaan/Westdijklaan in 2028;
- herinrichting Koeriersterlaan. Uitvoering in 2029.

Verbeteren, verplaatsen of aanvullen (recreatieve) functies
Voor een aantal nieuwe onderdelen kiezen we voor co-creatie om de investeringsvoorstellen samen met Utrechters verder uit te werken. Dit gaat over:

- ontwerpen urbansportzone. Ontwerpfase na zomerreces in 2025. Start uitvoering op z'n vroegst 2e helft 2026;
- ontwerpen openbare kinderspeelplek in combinatie met kunst. Ontwerpfase 1e helft 2026 (dan zijn werkzaamheden aan heuvel/ waterreservoir Vitens uitgevoerd). Start uitvoering 1e helft 2027;
- tweede siertuin (ter vervanging rosarium) in de nabijheid van de Westdijklaan/Europalaan. Betrekken bestaande inwoners Transwijk en nieuwe bewoners Merwede). Medio 2028.

Verbeteringen watersysteem en waterkwaliteit

- Aanleg extra ecologische oevers langs waterpartijen in park (afspraak met Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden): medio 2026.
- Verbeteren ecologische oevers grote vijver (ook als verblijfsplaats voor de ganzen) (medio 2026).
- Verkenning waterverbinding (verversingskanaal, afspraak met Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden) tussen de waterloop van Merwede en vijvers Park Transwijk. Ontwerpfase vanaf tweede helft 2025, uitvoering vanaf medio 2027.

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Marcel Haak	**Datum**	16 juli 2023
E-mail	m.haak@utrecht.nl	**Kenmerk**	30644092
Type brief	voortgangsbrief	**Onderwerp**	Uitvoeringsprogramma kwaliteitsslag Park Transwijk
Bijlage(n)	2	**Beleidsveld**	Openbare Ruimte, Groen

Geachte leden van de raad,

Park Transwijk, het grootste stadspark in Utrecht Zuidwest, staat aan de vooravond van een ambitieuze vernieuwing. Wij hebben het Uitvoeringsprogramma Kwaliteitsslag Park Transwijk op 8 juli vastgesteld, dat het park de komende jaren transformeert tot een toekomstbestendige en aantrekkelijke plek voor Utrechters. Park Transwijk wordt de komende jaren beter ingericht, met meer ruimte voor spelen, sporten en recreatie. Er komt nieuw parkmeubilair en meer herkenbare en toegankelijke wandel- en fietspaden. Daarnaast wordt het park verrijkt met een grotere diversiteit aan kleurrijk groen en bomen. Ongeveer twee voetbalvelden aan verharding maken plaats voor groen, waarbij we rekening houden met biodiversiteit en inheemse boomsoorten.

Het Uitvoeringsprogramma Kwaliteitsslag Park Transwijk heeft als basis de vastgestelde omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk en is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met bewoners, betrokken organisaties in en rond het park (via Samen Stad Maken). In 2024 heeft het projectteam op diverse manieren, via DenkMee, interviews, parkwandelingen, een inloopavond, kinderateliers en wijkberichten, de mening en ideeën opgehaald van omwonenden, bezoekers en gebruikers van het park. Dankzij deze gezamenlijke inspanning groeit Park Transwijk uit tot een levendig en uitnodigend stadspark waar iedereen zich welkom voelt om te ontspannen, te bewegen en elkaar te ontmoeten. Met de toevoeging van meer groen en verbeteringen aan het watersysteem wordt bovendien ingezet op een klimaat adaptieve inrichting, zodat het park ook in de toekomst een fijne en duurzame plek blijft.

Voorstellen maatregelen: in lijn met functioneel en historisch ontwerp park
Park Transwijk werd in 1960 ontworpen in de karakteristieke stijl van die tijd: functioneel, overzichtelijk en afgestemd op specifieke gebruiksfuncties zoals schooltuinen, een kinderboerderij, sportvoorzieningen, wandelpaden en ligweides. Het park is 1 van de 3 grote wederopbouwparken van Nederland, uniek in zijn soort. Om recht te doen aan de historische waarde en de herkenbare structuur van het park, vormt dit oorspronkelijke ontwerp het vertrekpunt voor de nieuwe plannen. Uit gesprekken met buurtbewoners blijkt bovendien dat deze functionele opzet nog altijd goed aansluit bij het huidige én toekomstige, intensievere

recreatieve gebruik van het park. Binnen het oorspronkelijke ontwerp stellen we een aantal maatregelen voor die gaan over meer en diverser groen. Daarnaast willen we de padenstructuur voor wandelaars en fietsers herkenbaarder maken. En we zetten in op meer sport- en speelvoorzieningen en meer zitbanken en picknickplekken.

De grootste aanpassing is de toevoeging van een urban sport zone. Uit onder andere Samen Stad Maken en gesprekken met SportUtrecht kwam deze behoefte duidelijk naar voren. Deze urban sport zone omvat het noordelijke deel van het park. Het voormalige rosarium zal plaatsmaken voor diverse sporten (3x3 basketbal, calisthenics, pumptrack en een urban skatepark) en meer groen en bomen. Deze zone wordt een van de grotere urban sport zones van de stad en daarmee een belangrijke stedelijke voorziening in Utrecht Zuidwest.

Aanpak Park Transwijk in 2 stappen: eerst opknappen, daarna investeren
De eerste verbeteringen in Park Transwijk zijn al zichtbaar. Tijdens het opstellen van het Uitvoeringsprogramma, zijn we gestart met het verbeteren van Park Transwijk, een belangrijke wens vanuit Samen Stad Maken. Hierbij is onder andere gesnoeid en is het parkmeubilair, zoals banken en afvalbakken, grondig schoongemaakt. Ook kregen de bruggen in het park een frisse verflaag. In het najaar en begin volgend jaar volgt een volgende opknapbeurt, waarmee we de kwaliteit van het park verder versterken en voorbereiden op de grotere transformatie van het Uitvoeringsprogramma.

Aanleiding: groei Utrecht Zuidwest
Utrecht groeit de komende jaren flink: de verwachting is van ca. 375.000 inwoners op dit moment naar ca. 460.000 inwoners in 2040. Dat gaan we ook merken in en om de wijken Kanaleneiland, Transwijk en de Merwedekanaalzone. Concreet zijn in Utrecht Zuidwest rond de 20.000 - 25.000 extra woningen gepland, in aanbouw of al gerealiseerd. Dit jaar is onder andere Merwede gestart met bouwen. Veelal zijn dit appartementen zonder tuin. Park Transwijk zal naar verwachting door veel (nieuwe) Utrechters in Zuidwest ervaren worden als hun achtertuin.

Met de kwaliteitsslag willen we Park Transwijk beter laten voldoen aan een grotere gebruiksdruk en ruimtevraag vanuit de (directe) omgeving van het park: het park moet in de toekomst door meer mensen (recreatief) gebruikt kunnen worden en mooier en aangenamer worden om in te verblijven, te spelen en te sporten. Daarnaast zetten we in op versterking van het groen en verbeteringen van de watersysteem en waterkwaliteit, zodat het park in de toekomst meer klimaat adaptief wordt.

Locatieprofiel Evenementen: zoeken naar een evenwicht met andere belangen
Grote evenementen in het park zijn bijvoorbeeld het Bevrijdingsfestival en Central Park. Deze evenementen voegen levendigheid toe aan de stad, maar niet iedereen vindt het verenigbaar dat er grote evenementen plaatsvinden in een park. Tijdens Samen Stad Maken kwam dit regelmatig als zorg van bewoners naar voren.

In het Uitvoeringsprogramma kwaliteitsslag Park Transwijk staan maatregelen die de schade in het park beperken. Zoals bredere paden rond het evenementenveld die ook geschikt zijn voor zwaar verkeer. Deze paden zijn op andere momenten zonder evenementen goed te gebruiken voor hardlopers en skeelers. Daarnaast zijn de nieuwe maatregelen zoals een urban sport zone en een openbare speelplek afgestemd op het ruimte gebruik van de grote evenementen die plaatsvinden in het park. Hiermee voorkomen we dat er veel extra maatregelen moeten worden getroffen om de sport en speelplek te beschermen tijdens een evenement.

Financiële uitvoerbaarheid
De verwachte investeringskosten (inclusief planvoorbereiding) van ca. 6 miljoen euro (. worden gedekt uit de Rijkssubsidie voor Groot Merwede (ca. 4 miljoen euro), het programma Ontwikkelen en Wonen voor Iedereen (financieel kader Merwedekanaalzone, ca. 2 miljoen euro) en het programma Spelen, Sporten en Bewegen in de openbare ruimte (opgave Gezond Leefklimaat) voor de aanpak van de 'urban sport zone' (240.000 euro).

Het beschikbaar komen van de middelen uit het financieel kader Merwede zijn gekoppeld aan de besluitvorming over het omgevingsplan Merwede fase 2. Indien de vaststelling van het omgevingsplan vertraagt, komen de middelen later beschikbaar en zal de uitvoering van een deel van de maatregelen ter verbetering van het park later worden uitgevoerd. In het geval dat dit zich voordoet zullen wij u hier over informeren met een bijgestelde programmering en planning.

Vervolg
Na vaststelling door het college van burgemeester en wethouders van het Uitvoeringsprogramma kwaliteitsslag Park Transwijk gaan we aan de slag met de verdere uitwerking van de voorgestelde maatregelen in het park.
Voor een deel gaat dit over het technisch uitwerken (ondergrond, materiaal, afmetingen, etc.) van investeringen zoals verbeteringen aan de paden, het meubilair en de groenstructuur.
Voor een ander deel gaat het over het verder uitwerken van voorgestelde maatregelen in de vorm van co-creatie met omwonenden en stakeholders (zoals het samen ontwerpen van een urban sport zone en een speelplaats voor kinderen). Hiervoor is een samenwerkingsplan opgesteld, conform de aanpak Samen Stad Maken.

Daarnaast willen we blijven inzetten op snelle verbeteringen die met de opknapbeurt zijn gestart. Dit gaat onder andere over het verder snoeien van dominante plantensoorten (die andere planten wegdrukken), het weghalen van delen van het hekwerk aan de Europalaan zodat deze kant van het park een opener en vriendelijkere uitstraling krijgt.

Gefaseerde uitvoering in 2026-2029
In de periode 2026 tot 2029 willen we de verschillende maatregelen gefaseerd uitvoeren. We kiezen voor deze fasering om verschillende redenen:

- we willen dat het park toegankelijk blijft tijdens de werkzaamheden
- we houden rekening met het broedseizoen
- we houden rekening met een aantal grote jaarlijkse evenementen in het park
- sommige investeringen kosten meer tijd in de voorbereiding of afstemming met andere ontwikkelingen (zoals de herinrichting Koeriersterlaan).

We staan achter deze aanpak en hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	4901
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	25 september 2025
Agendapunt	3.6
Titel	Raadsbrief Uitvoeringsprogramma 30 km impuls
ID	5129
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Maatoug
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	25 september 2025

Voorgesteld besluit

Uitvoeringprogramma 30 km impuls



Colofon

Projectgroep
Peter Riefel (beleidsadviseur verkeersveiligheid)
Nick Wilke (beleidsadviseur verkeersveiligheid)
Lucas van der End (beleidsadviseur mobiliteitsonderzoek)
Patricia Stumpel – Vos (beleidsadviseur mobiliteitsonderzoek)
Anne Jousma (beleidsadviseur mobiliteitsonderzoek)
Jeroen Smedts (adviseur verkeersontwerp)
Leo van Ettekoven (vakspecialist verkeersaanduidingen)
Dannie de Bie (vakspecialist verkeersaanduidingen)
Maureen Heijmen (communicatieadviseur mobiliteit)
Ronald van Delft (gis-specialist)
Marcel de Lange (adviseur verkeersmanagement)
Adriaan Wijnveld (technisch projectleider)
Marc van ’t Hazeveld (verkeerskundig ontwerper)
Nely van der Meer (verkeerskundig ontwerper)

Projectmanagement
Leonie Smeets (projectleider)
Danique Wiertsema (projectleider)

Opdrachtgever
Gerard Verrijn Stuart (programmamanager verkeersveiligheid)

Versiedatum
5-6-2025

Vaststelling college
24 juni 2025

Inhoudsopgave

A. Samenvatting 4

1. Introductie 4

2. Resultaten 5

B. 30 kilometer impuls 6

Utrecht naar 30 kilometer 6

Voordelen van een lagere snelheid 6

Handhaving 8

Stakeholders 9

Spoor 1: Bijdrages geprogrammeerde projecten 11

Uitvoering 12

Communicatie 13

Spoor 2: Versnelde aanpak 30 kilometer (2026) 14

Waarom versneld 30 kilometer invoeren? 14

Waar voeren we versneld 30 kilometer in? 14

Met welke maatregelen voeren we versneld 30 kilometer in? 17

Communicatieaanpak: 030 gaat voor 30 19

Uitvoering 20

Planning 21

B. Monitoren, sturen en verantwoorden 22

1. Monitoring 22

Monitoring spoor 1: Bijdrages geprogrammeerde projecten 22

Monitoring spoor 2: Versnelde aanpak 30 kilometer 22

2. Risico's 24

3. Financiën 25

4. Voortgang en verantwoording 26

Bijlage 1 – Stratenlijst spoor 1 27

Bijlage 2 – Stratenlijst wegen met vrijliggende fietspaden 28

Bijlage 3 – Stratenlijst Versnelde aanpak 30 kilometer 30

Bijlage 4 – Kernboodschap communicatieaanpak 36

A. Samenvatting

1. Introductie

Dit Uitvoeringprogramma voor het programma ‘30 km impuls’ is het plan van aanpak ter uitvoering van het raadsbesluit om in Utrecht 30 kilometer per uur in te voeren op alle straten, behalve de stedelijke verbindingswegen (Mobiliteitsplan 2040[1]). Zo zorgen we ervoor dat onze groeiende stad een verkeersveilige en bereikbare plek voor bewoners, ondernemers en bezoekers blijft.

Sinds 2019 zijn we gestart met het verlagen van de snelheid op wegen van 50 kilometer per uur naar 30 kilometer per uur. Door de invoering van 30 kilometer per uur, wordt de stad verkeersveiliger.

Zoals in het Mobiliteitsplan 2040 staat krijgen alle straten in Utrecht een snelheidslimiet van ‘30 kilometer per uur, tenzij’. De stedelijke verbindingswegen blijven 50 kilometer per uur indien dit nodig is om als snelste route naar de Ring te functioneren.

In dit Uitvoeringsprogramma beschrijven we de twee sporen die we hanteren om dit resultaat te behalen:

1. **Bijdrages geprogrammeerde projecten**
   Sinds 2019 doen we een financiële bijdrage aan lopende projecten waar straten naar 30 kilometer per uur worden gebracht met fysieke maatregelen. Het betreft herinrichtingen of projecten vanuit beheer en onderhoud waarbij snelheidsremmers worden toegevoegd.
2. **Versnelde aanpak 30 kilometer (2026)**
   In een keer 30 kilometer per uur invoeren op straten zonder vrijliggende fietspaden met beperkte maatregelen (bebording, markering en belijning) en een communicatiestrategie.

In hoofdstuk B lichten we toe waarom we 30 kilometer invoeren en hoe we omgaan met handhaving en stakeholders. Vervolgens gaan we in op de twee sporen: bijdrages geprogrammeerde projecten (spoor 1) en de Versnelde aanpak 30 kilometer (spoort 2).

In hoofdstuk C gaan we in op de monitoring, risico’s, financiën en voortgang.

Eerdere besluitvorming rond het Programma ’30 km impuls’

In februari 2018 is de raad per raadsbrief voor het eerst geïnformeerd over de 30 kilometer-opgave voor de stad met de benodigde investeringskosten.
Op 20 september 2019 is de raad met een raadsbrief geïnformeerd over de al aangepakte straten en een programmering vanuit het programma 30 km-impuls. Op 15 juli 2021 is het Mobiliteitsplan 2040 vastgesteld waarin is opgenomen welke straten naar 30 kilometer per uur gaan.

Op 27 juni 2024 is de Motie 297 Heel Utrecht 30 km/u aangenomen waarbij werd verzocht te onderzoeken of, naar Amsterdams voorbeeld, een snelheid van 30 km/u in Utrecht in één keer in plaats van gefaseerd ingevoerd kan worden.

In november 2024 heeft het college een aanvullende Versnelde aanpak 30 kilometer goedgekeurd. Hierover is de raad op 3 december 2024 geïnformeerd met de volgende raadsbrief.

[1] Mobiliteitsplan 2040 (utrecht.nl) - Blz. 102 Kop: 30 kilometer per uur als uitgangspunt voor een betere veiligheid

2. Resultaten

Ten behoeve van verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid is voor de auto 30 kilometer per uur de norm voor woonstraten. In het mobiliteitsbeleid zijn alle bestemmingen bereikbaar, maar verblijfskwaliteit en leefbaarheid wegen zwaarder dan doorstroming en het faciliteren van doorgaand autoverkeer[2].

Doelstellingen

Hoofddoelstelling

- Verbeteren van de verkeersveiligheid
  Minder doden en gewonden in het verkeer

Subdoelstellingen

- Meer ruimte voor betere leefkwaliteit in het algemeen (leefbaarheid inwoners)
- Meer ruimte voor fietser en voetganger
- Afname geluidsoverlast
- Afname hoeveelheid autoverkeer met 2-3% minder verkeer

Resultaten die bijdragen aan de doelstellingen

- Alle straten in Utrecht, behalve de meeste stedelijke verbindingswegen, krijgen een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

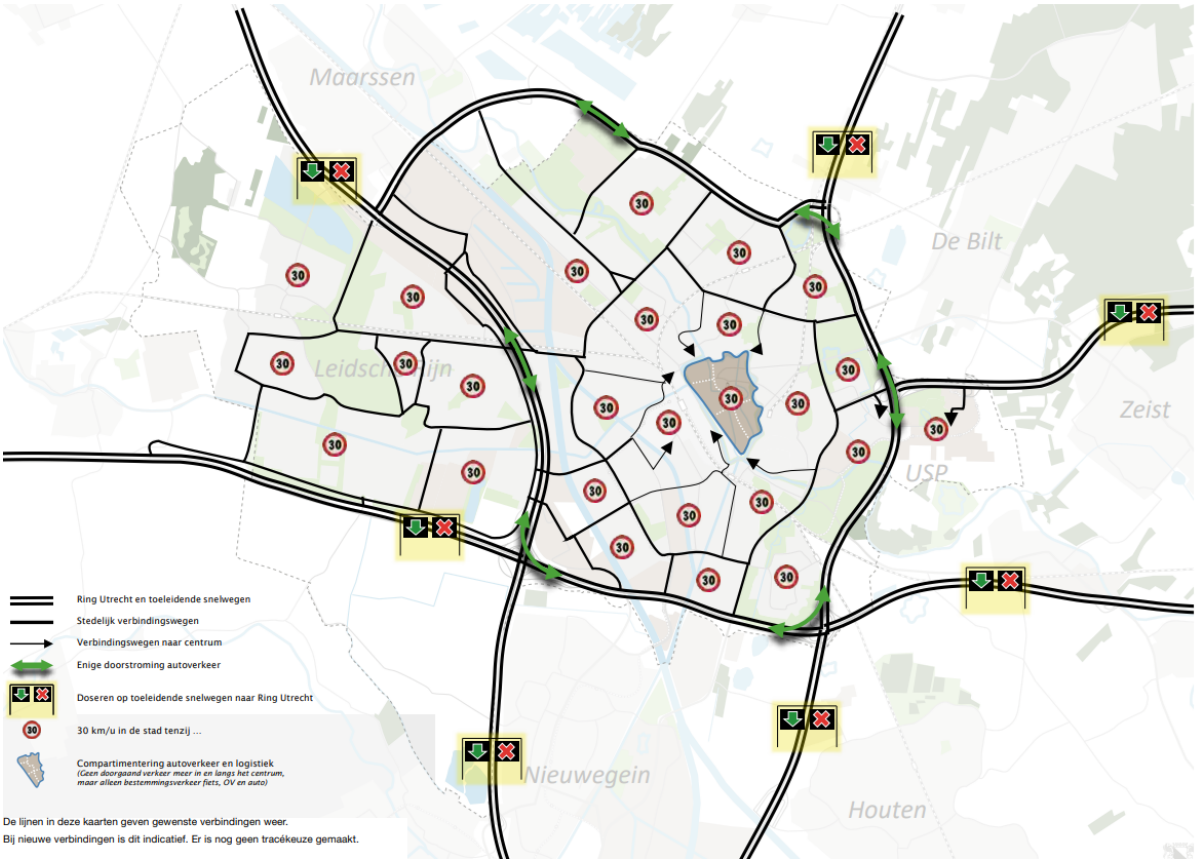
[2] Document Utrecht - Coalitieakkoord 2022 Investeren in Utrecht.pdf - iBabs Publieksportaal - Blz. 38.

B. 30 kilometer impuls

Utrecht naar 30 kilometer

Sinds 2016 hanteert Utrecht 30 kilometer per uur als norm en worden steeds meer straten van 50 naar 30 kilometer per uur gebracht. Vanaf 2019 is het programma '30 km impuls' opgezet om de overgang van 30 kilometer per uur in de stad verder uit te werken en voor te bereiden.

In het Mobiliteitsplan 2040 noemen we 30 kilometer per uur als uitgangspunt voor een betere veiligheid: "*Het veranderen van snelheidslimieten is een bijzondere vorm van beïnvloeding van reisgedrag. Alle wegen en straten krijgen in Utrecht een snelheidslimiet van '30 kilometer per uur, tenzij'. De stedelijke verbindingswegen blijven overwegend 50 kilometer per uur indien dit nodig is om als snelste route naar de Ring te functioneren*", aldus het Utrechtse Mobiliteitsplan 2040[3].



Afbeelding 1 | 30 kilometer per uur tenzij (Mobiliteitsplan 2040)

Voordelen van een lagere snelheid

Een lagere snelheid van gemotoriseerd verkeer heeft verschillende voordelen:

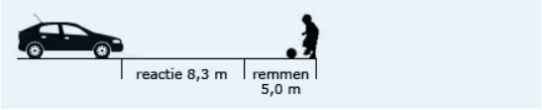
- **Verkeersveiliger**
  - Onderzoek heeft laten zien dat op straten binnen de bebouwde kom een snelheidsverlaging van ongeveer 10% zal leiden tot (bij benadering en gemiddeld genomen) 20-30% minder ernstige verkeersongevallen en 30% minder verkeersdoden[4].
  - Bestuurders hebben meer tijd om informatie te verwerken en te reageren op onverwachte situaties. Het blikveld is breder. Bovendien is de remweg een stuk korter waardoor voertuigen eerder stilstaan.

[3] Mobiliteitsplan 2040 (utrecht.nl) - Blz. 102 Kop: 30 kilometer per uur als uitgangspunt voor een betere veiligheid.
[4] FS 30 km-uur gebieden.pdf (swov.nl) - Blz. 13 Kop: Hoe kunnen 30km/uur-gebieden (nog) veiliger worden?

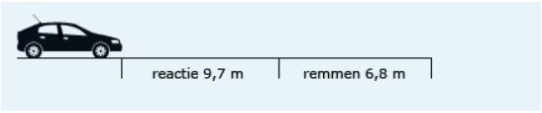
Verband tussen snelheid en verkeersveiligheid

Hoe lager de snelheid, hoe korter de remweg en hoe eerder een voertuig stil kan staan om een botsing te voorkomen. De remweg van een auto is bij 30 kilometer per uur 13,3 meter, bij 50 kilometer per uur is dit 27,7 meter[5].

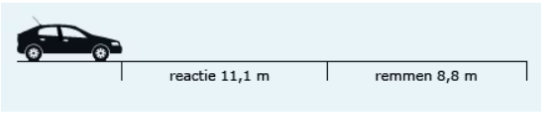
Bij een snelheid bij de botsing van lager dan 30 km/u heeft een ongeval zelden een dodelijke afloop. Dit geldt ook voor een ongeval tussen een auto en een fietser of voetganger. Wanneer een auto 30 km/u rijdt overleeft meer dan 95% van de voetgangers een eventuele aanrijding. Bij een snelheid van 50 km/u overleeft maar 85% van de voetgangers de aanrijding[6].



Bij 30 kilometer per uur totale remweg 13,3 meter



Bij 35 kilometer per uur totale remweg 16,5 meter



Bij 40 kilometer per uur totale remweg 19,9 meter

- Volgens het SWOV (Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) moeten fietsers en voetgangers gescheiden worden met vrijliggende fietspaden en voetpaden bij een snelheid van 50 kilometer per uur. Op straten waar geen ruimte is voor een vrijliggend fietspad, is 50 kilometer per uur geen veilige snelheid.


Voorbeeld: straat (admiraal Helfrichlaan) met gescheiden verkeer d.m.v. vrijliggende fietspaden


Voorbeeld: straat (Wilhelminaparklaan) waar geen sprake is van scheiding tussen auto en fietser is

- **Geluidsreductie**
  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. Na de invoering van 30 kilometer per uur werd met onderzoek een afname van de gemiddelde geluidsbelasting gevonden tussen 1,5 en 6 decibel. Meerdere onderzoeken vonden een afname van 3 decibel. Deze afname is van meerdere factoren afhankelijk: het wegdek, de aanwezigheid van snelheidsremmende maatregelen, veelvuldig optrekken en afremmen, de hoeveelheid verkeer en het aandeel elektrisch verkeer[7].

- **Trillingen**
  Een lagere snelheid heeft een gunstig effect op trillingen. Over het algemeen zijn trillingen lager bij een lagere snelheid, omdat de aanstoot (voornamelijk van zwaarder verkeer) met minder energie gebeurt. Het is lastig om een waarde te noemen. Dit komt omdat het trillingsniveau dat in woningen langs straten optreedt afhankelijk is van veel factoren. Aan de bronzijde (de weg) zijn dit onder meer het type voertuig, de snelheid van het voertuig, het type wegdekverharding, de conditie waarin de weg verkeert en de fundatie van de weg. Aan de

[5] Risico's | Kom veilig Thuis
[6] SWOV factsheet 30 km/u gebieden: FS 30 km-uur gebieden.pdf (swov.nl)
[7] Impact 30kmh in bebouwde kom (awgl.nl) – Blz. 3 Kop: Luchtkwaliteit

zijde van de woning zijn dit de eigenschappen van de fundatie, constructie en vloeren. Verder zijn ook de eigenschappen van de bodem tussen de bron en de ontvanger van belang.

Niet bewezen, wel te verwachten voordelen
Onderstaande voordelen zijn niet bewezen vanuit onderzoek, maar de verwachting is dat de invoering van 30 kilometer hier een positief effect op gaat hebben.

- **Modal shift / alternatieven vervoerswijzen**
  Overheidsinstanties veronderstellen vaak dat er een modal shift plaatsvindt naar meer actief transport (fietsen en lopen) na het verlagen van de maximum snelheid op de weg. Het bewijs hiervoor is echter schaars. Dit komt doordat onderzoek hiernaar erg complex is en het verband tot op heden nog niet uitgebreid genoeg is onderzocht[8].

  - Omdat lopen en fietsen verkeersveiliger zijn en de verwachting is dat reistijdconcurrentie ten opzichte van de auto verbeterd, verwachten we dat reizigers vaker gaan fietsen of lopen. Dit is een positief effect van de invoering van meer 30 kilometer per uur straten in de stad.
  - In 2023 heeft de Rijksoverheid zich met een campagne ingezet voor het stimuleren van het gebruik van de fiets voor korte afstanden[9]. Het invoeren van meer 30 kilometer straten kan hier extra aan bijdragen.
  - Het Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions (AMS Institute) meldt dat steden die de maximumsnelheid naar 30 kilometer verlagen, vaak een afname in autogebruik en een toename in wandelen en fietsen zien (AMS Institute).

- **Luchtkwaliteit**
  Er is veel onzekerheid over de impact van 30 kilometer per uur op de uitstoot van voertuigen en de resultaten van onderzoek hiernaar zijn inconsistent en soms tegenstrijdig. De gemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM) veranderen waarschijnlijk niet of nauwelijks[10].

- **Gezonde leefomgeving**
  In Utrecht willen we gezond stedelijk leven voor iedereen. Naast de positieve gezondheidseffecten op het gebied van geluid, trillingen en luchtkwaliteit, kan de snelheidsverlaging meer positieve effecten hebben op gezond stedelijk leven. De snelheidsverlaging en verbeterde verkeersveiligheid dragen ook bij aan een veiligere omgeving waar met name kwetsbare doelgroepen als kinderen en ouderen meer buiten verblijven, wandelen, fietsen of op straat spelen.

Handhaving

Wij spannen ons in voor meer verkeershandhaving om de pakkans bij verkeersovertredingen en onveilig verkeersgedrag te vergroten. De capaciteit bij de politie en het aantal beschikbare flitspalen voor Utrecht vanuit CVOM (Centrale Verwerking Openbaar Ministerie) is beperkt.

Het CVOM is eigenaar van alle automatische verkeershandhavingsmiddelen (VHM). In december 2024 heeft het CVOM aangekondigd dat het voortaan mogelijk is flitspalen in te zetten op straten waar een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur geldt. Juist op deze straten, waar veel fietsers en voetgangers oversteken is een hoge snelheid (40 km/u of hoger) een risico voor de verkeersveiligheid.

Handhaving is een belangrijk onderdeel om de snelheid verder omlaag te brengen en daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren. Wij zijn regelmatig in gesprek met politie en het CVOM over de handhavingsmogelijkheden.

Het proces van aanvragen van flitspalen werkt als volgt: de gemeente vraagt flitspalen op 30 kilometer straten aan. Het CVOM kijkt of een locatie geschikt is: rijdt er voldoende verkeer, ligt de gereden

---

[8] Impact 30kmh in bebouwde kom (awgl.nl) - Blz. 3 Kop: Modal Shift.
[9] Home | Daszogefietst
[10] Impact 30kmh in bebouwde kom (awgl.nl) - Blz. 3 Kop: Modal Shift.

snelheid hoog en is er sprake van verkeersveiligheidsrisico's. Bij de toekenning houdt het CVOM rekening met de landelijke verdeling van flitspalen.

Stakeholders

Er wordt met de nood- en hulpdiensten, het Openbaar Vervoer en verschillende belangenverenigingen gesproken over de invoering van 30 kilometer per uur in de stad.

Nood- en hulpdiensten

Er is periodiek overleg met de nood- en hulpdiensten over aanrijtijden en overige zaken die spelen in de stad. Dit doen we met de politie, de ambulance (RAVU; Regionale Ambulance Voorziening Utrecht) en de brandweer (VRU = Veiligheidsregio Utrecht). In deze overleggen kan een ieder thema's agenderen. Het Programma '30 km impuls' en de Versnelde aanpak 30 kilometer zijn hierin meerdere malen besproken en toegelicht.

In recent overleg is aangegeven dat de nood- en hulpdiensten geen probleem hebben met de invoering van 30 kilometer per uur, mits er wel voldoende mate van doorstroming is. Zij geven aan dat de invoering van 30 kilometer per uur niet de belangrijkste oorzaak is waardoor de reistijden, aanrijtijden en dekkingspercentages achteruitgaan. 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 straten en wegwerkzaamheden (o.a. afzettingen) die hieraan bijdragen.

Openbaar Vervoer (OV)

Het verlagen van de maximum snelheid op busroutes heeft effect op de doorstroming van het openbaar vervoer. Gemeente en provincie Utrecht spannen zich binnen de OV-Alliantie in om elders in het netwerk maatregelen te treffen die het verlies aan rijtijd compenseren.

Binnen de OV-Alliantie is regelmatig overleg over zaken rondom Openbaar Vervoer in de stad. Binnen dit orgaan hebben we afgestemd over de impact, maatregelen en keuzes rondom de 30 kilometer aanpak en het OV.

Onderzoek impact 30 kilometer op nood- en hulpdiensten en OV

In 2023 zijn OV en de nood- en hulpdiensten betrokken bij het onderzoek 'Impact 30 km op NHD en OV'. Hierin werd aangegeven dat niemand tegen 30 kilometer per uur is, maar wel tegen stilstaan door opstoppingen en vertragingen door slechte doorstroming.

Tijdens dit onderzoek zijn ook mogelijke mitigerende maatregelen voorgesteld en besproken. Een van de belangrijkste wensen vanuit alle partijen was om 'geen snelheidsremmers' toe te passen, waardoor er vooral voor het groter vervoer nog meer vertraging ontstaat. Dit verzoek hebben we gehonoreerd binnen de Versnelde aanpak 30 kilometer.

Resultaten uit het onderzoek:

- De dekking voor de politie verandert niet.
- De dekking voor de ambulance neemt af met 0,05% naar 99,60%, maar dit blijft binnen de wettelijke dekkingsgraad.
- De dekking voor de brandweer neemt met 2,03% af naar 82,82%.
- Gemiddeld neemt per kilometer nieuwe 30 weg de reistijd voor de bus toe met 14,1 seconden. Dit brengt 11.813 extra dienstregelingsuren met zich mee en leidt tot een toename in kosten van circa € 1.063.000 tot €1.300.000 per jaar.

Het rapport en de bijhorende raadsbrief zijn hier terug te vinden: Raadsbrief Voortgang Programma Verkeersveiligheid Utrecht - iBabs Publieksportaal.

Belangenverenigingen

Er is met drie belangenverenigingen gesproken en zij geven allen aan dat ze voorstander zijn van het 30 kilometer programma voor de stad. Zij begrijpen ook allen waarom er nu naast spoor 1 ook een nieuw spoor is toegevoegd: de Versnelde aanpak 30 kilometer.

- **Veilig Verkeer Nederland (VVN)**
  VVN vindt het met name sterk dat er 30 kilometer wordt ingevoerd op straten waar fietsers op gemengd rijden met gemotoriseerd verkeer. 50 kilometer is hier geen veilige snelheid. Daarnaast wil VVN dat er sneller 30 kilometer wordt ingevoerd, om zo de verkeersveiligheid al snel te kunnen verbeteren. Zij begrijpen dat dit niet altijd met een volwaardige inrichting kan vanwege kosten en dat dit qua voorbereiding en planning langer duurt. Zij staan achter de huidige twee sporen zoals nu opgesteld voor het 'impuls 30 km' programma.

- **Fietsersbond**
  De Fietsersbond vindt het fijn dat de gemeente ook ziet dat er op dit moment onlogische overgangen van 30 kilometer naar 50 kilometer zijn, dat vinden zij ook. De straten waar de fietser op de rijbaan zit zijn ook de "ellendeplekken", dus dat de gemeente deze als prioriteit zien vinden ze erg goed.

- **ANWB**
  De ANWB heeft met hun eigen verkeerskundige dit programma doorgenomen en zij geven aan dat de gemeente terecht constateert dat het aanpassen van straten in het tempo van onderhoudswerkzaamheden niet matcht met de ambities op het gebied van verkeersveiligheid.

  Het is beter om alle beoogde 30 kilometer per uur straten in één keer aan te wijzen en dit vervolgens op zoveel mogelijk manieren duidelijk te maken aan de weggebruiker.

Spoor 1: Bijdrages geprogrammeerde projecten

Sinds vaststelling van het programma ’30 km impuls’ in 2019 is op veel straten in Utrecht al 30 kilometer ingevoerd. Het uitgangspunt was om de snelheid te verlagen in combinatie met reeds geplande projecten (herinrichtingen) en onderhoud (werk met werk kansen), waarbij de snelheid direct van 50 naar 30 kilometer werd teruggebracht met fysieke maatregelen. Vanuit het programma 30 kilometer denken we mee met maatregelen en doen we een financiële bijdrage.

Spoor 1 bestaat uit twee categorieën, namelijk:

1. **Reeds toegezegde bijdrages aan geprogrammeerde projecten**
   Dit zijn financiële bijdrages aan projecten die voor of na de Versnelde aanpak 30 kilometer (spoor 2) plaatsvinden. De bijdrages zijn reeds toegezegd aan lopende projecten.
2. **Financiële bijdrages voor straten met vrijliggende fietspaden**
   Na de Versnelde aanpak 30 kilometer (spoor 2) blijven er 50 straten met vrijliggende fietspaden over. Deze straten moeten met fysieke maatregelen binnen een herinrichting of bij gepland onderhoud naar 30 kilometer per uur gebracht worden. Van deze straten is nu niet precies bekend is wanneer er een herinrichting of gepland onderhoud plaatsvindt. De financiële bijdrages zijn daarom ook nog niet toegezegd.

Wij hebben de afgelopen vijf jaar ervaring opgedaan met spoor 1. We zagen voordelen en nadelen (zie blokken hieronder). Mede op basis van deze ervaring is besloten om het beleid aan te vullen met een Versnelde aanpak 30 kilometer (spoor 2).

Voordelen spoor 1

- Door werk-met-werk te combineren kunnen **kosten bespaard** worden. Dit kan oplopen tot 10-15%. De straat hoeft namelijk maar één keer open. Dit levert ook **minder overlast** op voor bewoners en weggebruikers.
- Er zijn meer mogelijkheden om de weg **geloofwaardig 30 kilometer** per uur in te richten. Denk bijvoorbeeld aan het realiseren van klinkers. De straat heeft daarna een nieuw uiterlijk. 30 kilometer per uur op die specifieke straat is na de herinrichting vaak een geloofwaardige snelheid.
- Door werkzaamheden te combineren is er ook meer kans om **andere beleidsdoelen te realiseren**. Zoals het toevoegen van meer groen en het realiseren van meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

Nadelen spoor 1

- Het **duurt voor veel straten nog jaren** voordat hier (werk-met-werk) kansen komen om een 30 kilometer per uur inrichting te realiseren.
- Er ontstaan **onlogische overgangen** tussen 30 en 50 kilometer per uur doordat bij werk-met-werk regelmatig maar één straat (of een deel daarvan) wordt heringericht en een aansluitend wegvak niet
- Er zijn straten met vrijliggende fietspaden waar je 30 kilometer per uur mag terwijl er tegelijkertijd woonstraten zijn met een gemengd profiel en gevels dicht op de weg waar de snelheid nog 50 kilometer per uur is. Hierdoor wordt de snelheid minder geloofwaardig en is het niet duidelijk hoe hard je waar mag rijden.
- Het **budget (1 miljoen per jaar) is onvoldoende** om het gehele netwerk voor 2040 op orde te krijgen.
- Duidelijke communicatie over waar 30 km is ingevoerd (niet per straat, maar stadsbreed) is niet mogelijk omdat er geen duidelijk uitlegbaar verhaal is over waar 50 en waar 30 gereden mag worden.

Uitvoering

1. Reeds toegezegde bijdrages aan geprogrammeerde projecten

In de periode tot en met 2024 hebben we (in lijn met) spoor 1 financiële bijdrages toegezegd aan diverse projecten. Deze projecten betreffen allemaal herinrichtingen of onderhoudsprojecten waarvan de voorbereiding reeds gestart is. De projecten zijn in hun financiële dekking uitgegaan van de bijdrage uit het programma '30 km impuls'.

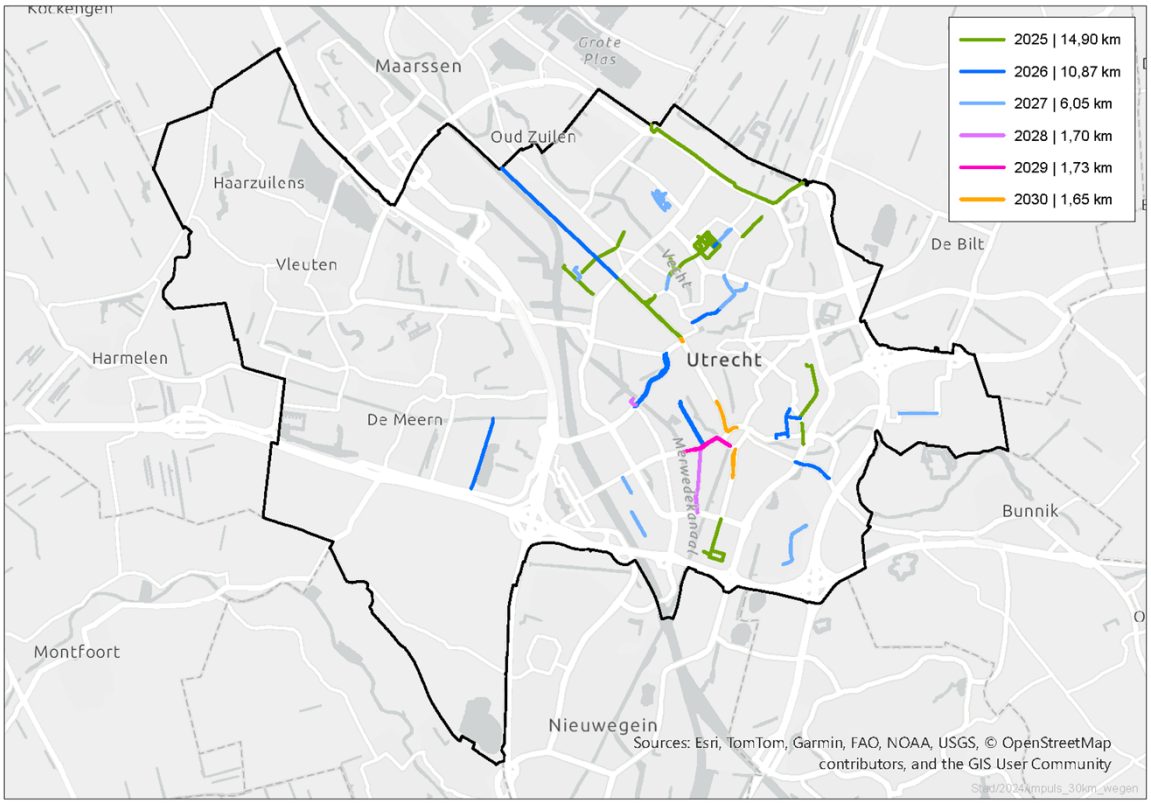
Er zijn ook straten die naar 30 kilometer per uur worden gebracht maar waar vanuit het '30 km impuls' programma geen financiële bijdrage is toegezegd. Het betreft projecten welke zonder onze bijdrage al financiële dekking hebben voor het project. Wij denken wel mee in de maatregelen die binnen het ontwerp worden genomen om een 30 kilometer inrichting te garanderen.

Voor de volledigheid hebben we een overzicht van beide geprogrammeerde projecten opgenomen in dit Uitvoeringsprogramma.

Er zijn 76 straten onderdeel van een lopend project om een 30 kilometer snelheidsregime te krijgen (zie bijlage 1 voor de stratenlijst). Het gaat om circa 36 kilometer weg.

- In 2025 staan 41 straten geprogrammeerd
- In 2026 staan 17 straten geprogrammeerd
- In 2027 staan 14 straten geprogrammeerd
- In 2028 t/m 2030 staan 4 straten geprogrammeerd

Zoals te zien in de planning, worden sommige straten pas in of na 2026 uitgevoerd. Omdat we willen dat alle straten zonder vrijliggend fietspad op 3 maart 2026 30 kilometer per uur zijn, nemen we ze ook mee in de Versnelde aanpak 30 kilometer. Aan de hand van bebording voeren we hier 30 kilometer in. Zodra het project start krijgt de straat alsnog een andere inrichting en/of snelheidsremmers.



Afbeelding 2 | Straten die reeds geprogrammeerd zijn (er kunnen geen rechten aan worden ontleend)

2. Financiële bijdrages voor straten met vrijliggende fietspaden

Na de Versnelde aanpak 30 kilometer (spoor 2) blijven er straten over welke volgens het Mobiliteitsplan 2040 een snelheidsregime van 30 kilometer per uur moeten krijgen. Deze straten hebben allemaal vrijliggende fietspaden. We koppelen de invoering van 30 kilometer per uur op deze

straten aan de onderhoudsplanning van Beheer Openbare Ruimte (BOR). We zijn op deze straten afhankelijk van een herinrichting, omdat deze straten zonder nieuwe inrichting niet geloofwaardig 30 kilometer per uur zijn. Voorbeelden van deze straten zijn de Admiraal Helfrichlaan en Balijelaan.

In bijlage 2 hebben we een inschatting per straat over de mogelijke financiële bijdrage vanuit het programma ‘30 km impuls’ opgenomen. Dit zijn bijdragen gebaseerd op vergelijkbare projecten in het verleden waarbij vanuit het programma een financiële bijdrage is gedaan.

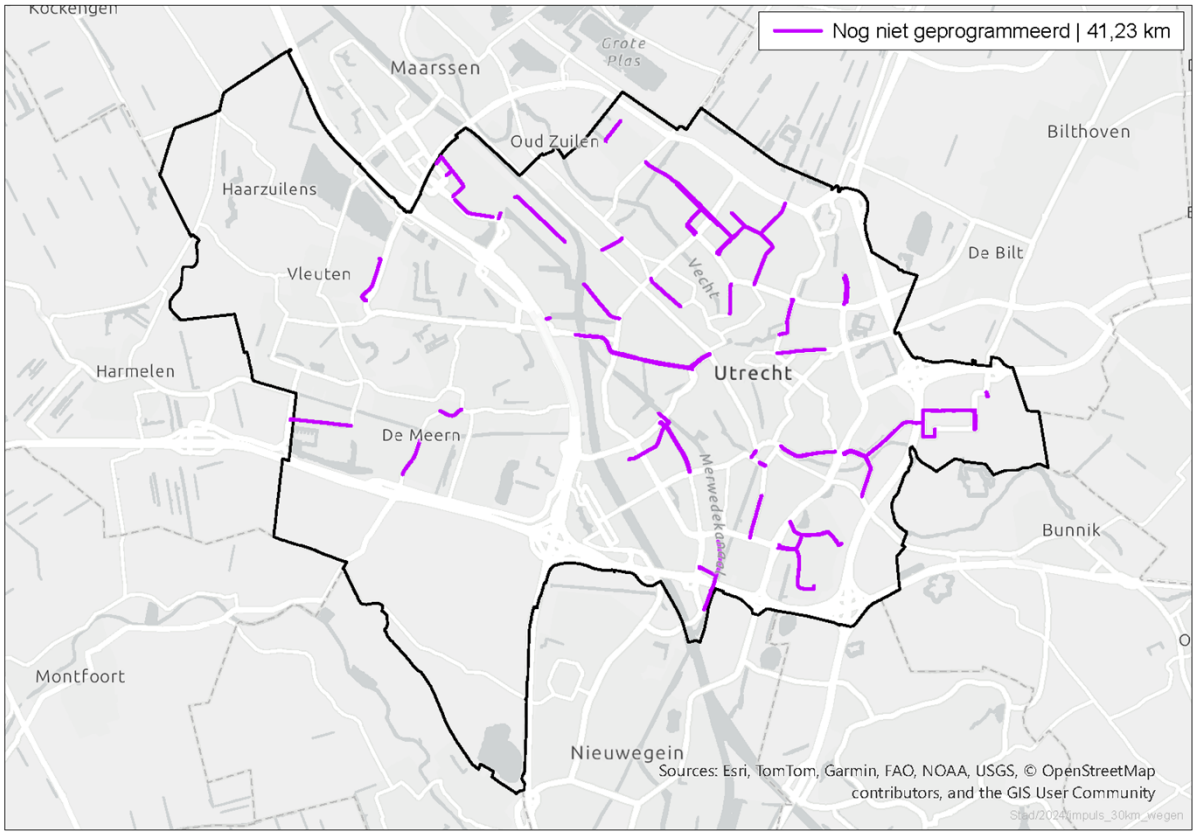


Admiraal Helfrichlaan



Balijelaan

Het gaat om 50 straten (circa 37 kilometer weg).



Afbeelding 3 | Straten met vrijliggend fietspad die nog niet geprogrammeerd zijn (er kunnen geen rechten aan worden ontleend)

Communicatie

Communicatie over de invoering van 30 kilometer vindt in spoor 1 binnen de projecten zelf plaats. Hierbij leveren we vanuit het Programma input. De betrokken communicatieadviseurs gebruiken bij herinrichtingsprojecten een kernboodschap voor invoering 30 kilometer, zodat dit bij alle communicatiemiddelen (zoals wijkberichten of webpagina's) genoemd wordt.

Spoor 2: Versnelde aanpak 30 kilometer (2026)

Sinds 2019 voeren we spoor 1 uit. Mede op basis van de ervaringen met spoor 1 is besloten om een nieuw spoor aan het 30 km impuls programma toe te voegen, de Versnelde aanpak 30 kilometer.

In december 2024 is de Versnelde aanpak 30 kilometer vastgesteld en hebben we toegezegd de aanpak verder uit te werken.

Binnen deze Versnelde aanpak 30 kilometer krijgen alle 50 kilometer per uur straten zonder vrijliggend fietspad in één keer een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur. Op deze straten worden kleine maatregelen genomen (bebording, markering/belijning en/of poortconstructies)[11]. Daarnaast komt er een duidelijke communicatiestrategie voor heel Utrecht. Op 3 maart 2026 zijn alle straten binnen de Versnelde aanpak 30 kilometer teruggebracht naar 30 kilometer per uur.

Waarom versneld 30 kilometer invoeren?

We verbeteren de verkeersveiligheid direct door op de straten versneld 30 kilometer per uur in te voeren. Op straten waar fietsers en voetgangers gebruik maken van dezelfde ruimte als de auto is een snelheid van 50 kilometer per uur te hard. Daarnaast wordt de situatie in de hele stad duidelijker door de versnelde invoer. Gebruikers weten: op alle straten zonder apart fietspad geldt een snelheid van 30 kilometer per uur.

Met de maatregelen en stadsbrede communicatiestrategie brengen we de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaag. Op veel van deze straten staat in de komende jaren geen onderhoud op de planning, waardoor deze onveilige 50 kilometer straten (want fietsers en autoverkeer op dezelfde rijbaan) volgens spoor 1 nog jaren 50 kilometer zouden blijven. We verbeteren met deze Versnelde aanpak 30 kilometer de verkeersveiligheid direct.

De verwachting is dat na het doorvoeren van deze aanpak de snelheid daalt. 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[12]. 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.

Straten duurzaam veilig inrichten

Wij richten in Nederland straten Duurzaam Veilig in. Het basisprincipe is scheiding bij hogere snelheden (50 kilometer per uur en hoger) en menging bij lagere snelheid (30 kilometer per uur en lager). In heel Nederland kennen we nog straten 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 en veilig vanuit verkeersveiligheid (SWOV). In het voorjaar van 2023 publiceerde het CROW de voorlopige inrichtingskenmerken voor GOW30-wegen. Hierin staat ook dat een gemengd profiel (fietsers en gemotoriseerd verkeer op één rijbaan) niet past bij een 50 kilometer per uur weg.

Deze door het CROW opgestelde richtlijnen zijn geen wetten. Wel zijn het door deskundigen opgestelde handreikingen hoe gezorgd kan worden voor een veilige weginrichting. Omdat een eventuele aanrijding met 50 kilometer per uur een veel grotere kans is op ernstig letsel of dodelijke afloop, geven we de voorkeur aan 30 km wegen, ook als deze niet volledig voldoen aan GOW30.

Waar voeren we versneld 30 kilometer in?

1. **Op alle straten zonder vrijliggend fietspad**
   Op deze straten is sprake van een gemengd profiel: er is geen vrijliggend fietspad. Soms ligt er een fietsstrook, soms is er helemaal geen fietsvoorziening. Op deze straten is een snelheid van 50 kilometer niet gewenst vanuit verkeersveiligheid (SWOV). Op alle straten zonder

[11] Wanneer deze straten in de toekomst voor onderhoud worden heringericht, zal de inrichting worden aangepast. De Versnelde aanpak 30 kilometer speelt dus vooruitlopend op herinrichtingen.

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

vrijliggend fietspad die nu een maximale snelheid van 50 kilometer per uur hebben, voeren we 30 kilometer in.

Voorbeeldstraten welke onderdeel zijn van de Versnelde aanpak 30 kilometer



Aartsbisschop Romerostraat – Fietsstroken op 2 richtingen rijbaan, zonder as-markering



Oudenoord – Fietsstroken op 1 richting met gedeeltelijk 2 rijbanen



Humberdreef – doorgetrokken fietsstrook op 2 richtingen rijbaan met as-markering



Kernweg – Fietsers op de rijbaan, 2 richtingen rijbaan zonder as-markering (bedrijventerrein)

2. Straten met vrijliggende fietspaden tussen 30 kilometer straten in

In sommige gevallen zijn er relatief korte straten met vrijliggende fietspaden terwijl de aangrenzende straten geen vrijliggend fietspad hebben. Om te voorkomen dat we na afronding van de Versnelde aanpak 30 kilomter nog steeds onlogische overgangen hebben waarbij er op een kort stukje 50 kilometer per uur geldt en daarna weer 30 kilometer per uur, wordt ook hier de snelheid 30 kilometer per uur. Dat kan hier geloofwaardig, omdat de aangrenzende wegvakken ook 30 kilometer per uur zijn en het in het net werk past. Daarom worden de volgende straten ook meegenomen in de Versnelde aanpak 30 kilometer:

- Kennedylaan
- Niels Bohrweg (viaduct)
- Oudenoord/Nijenoord
- Ledig Erf/Krommerijnbrug
- Julianalaan

3. Op de Burgemeester van Tuyllkade en Prins Bernhardlaan

Bijna alle straten in de Versnelde aanpak 30 kilometer worden volgens het Mobiliteitsplan 2040 teruggebracht naar 30 kilometer. Dit geldt alleen niet voor stedelijke verbindingswegen. De Burgemeester van Tuyllkade en de Prins Bernhardlaan staan in het Mobiliteitsplan 2040 als stedelijke verbindingswegen aangemerkt. Omdat deze straten in beide rijrichtingen geen vrijliggende fietspaden hebben, worden deze ook meegenomen in de Versnelde aanpak 30 kilometer.

Vanwege de ligging in het netwerk van autowegen in de stad verwachten we met het invoeren van 30 kilometer geen negatieve effecten qua routekeuzes van automobilisten richting andere bestemmingen in de stad of naar de ring.

4. **Op straten uit spoor 1 waarvan de uitvoering nog niet is gestart**
   Voor veel straten is er een lopend project om via een herinrichting of gepland onderhoud naar 30 kilometer te gaan. De uitvoerdata van deze projecten staan in de komende jaren gepland. In de Versnelde aanpak 30 kilometer brengen we alle straten zonder vrijliggend fietspad in één keer naar 30 kilometer per uur. Op straten die na 3 maart 2026 opnieuw ingericht worden, voeren we, vooruitlopend op de herinrichting, daarom al 30 kilometer per uur in.

Bedrijventerreinen ook 30 kilometer
Alle bedrijventerreinen vallen binnen de totale 30 kilometer opgave die in het Mobiliteitsplan 2040 benoemd staan. De straten zijn vaak breed en geasfalteerd. Er rijden veel zware voertuigen en er wordt regelmatig op de rijbaan geparkeerd. Op bedrijventerreinen verwachten weggebruikers minder snel fietsers en voetgangers, maar deze zijn er wel degelijk. Mede hierom is 50 kilometer hier geen veilige snelheid. De straten op bedrijventerreinen zonder vrijliggend fietspad worden daarom meegenomen in de Versnelde aanpak 30 kilometer.

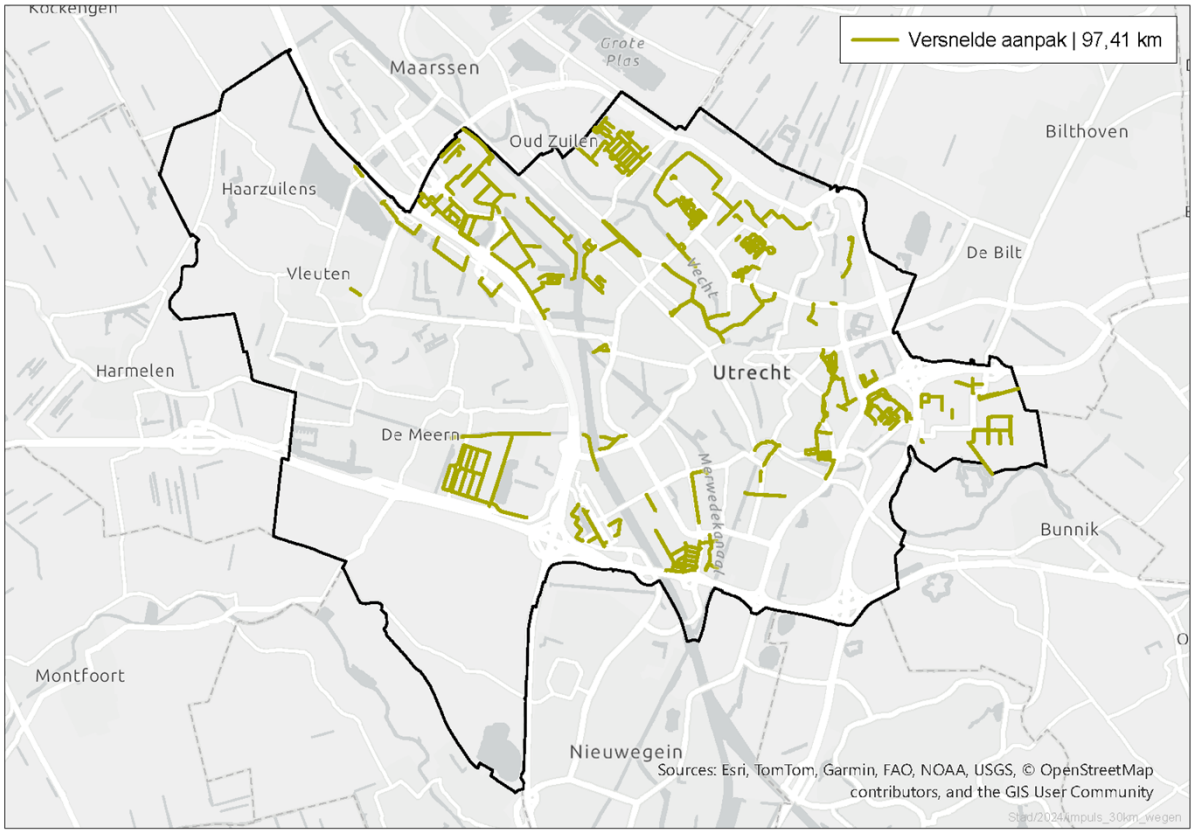
In totaal voeren we op 241 straten versneld 30 kilometer in. In tabel 1 staat het aantal straten per wijk. In bijlage 3 staat de volledige stratenlijst. In totaal gaat het om circa 97,5 kilometer weg.

Tabel 1 | Straten spoor 2 per wijk

Wijk	Aantal straten	Waarvan op bedrijventerrein
West	39	35
Noordwest	12	3
Overvecht	64	16
Noordoost	15	0
Oost	61	0
Binnenstad	6	0
Zuid	5	0
Zuidwest	19	14
Leidsche Rijn	11	10
Vleuten – De Meern	8	6
Totaal	**241**	**84**

Een deel van de straten (zie afbeelding 4) wordt ook genoemd in spoor 1. Voor deze straten geldt dat er een bijdrage is gedaan voor de herinrichting, maar dat de herinrichting pas start na 3 maart 2026. Omdat we in één keer alle straten zonder vrijliggend fietspad naar 30 kilometer brengen, voeren we ook op deze straten, vooruitlopend op de herinrichting, 30 kilometer per uur in. Het gaat hierbij om straten zoals de Adelaarstraat, Willem van Noortstraat en Marco Pololaan.

Straten met Openbaar Vervoer
Op 54 van de 241 straten rijdt Openbaar Vervoer. De vervoerder heeft niet inzichtelijk kunnen maken wat de huidige snelheid van de bussen is op deze specifieke straten. Hierdoor is het niet mogelijk om het reistijdverlies op deze straten te berekenen. In het monitoringsplan (bladzijde 22) is opgenomen dat de Provincie en vervoerder dit inzichtelijk gaan maken.



Afbeelding 4 | Straten onderdeel van de Versnelde aanpak 30 kilometer

Met welke maatregelen voeren we versneld 30 kilometer in?

We voeren 30 kilometer in aan de hand van principemaatregelen. Deze zijn gebaseerd op de CROW-inrichtingskenmerken voor een 30 kilometer uitstraling.

1. **Bebording**
   Op alle straten wordt de 50 kilometer bebording vervangen door 30 kilometer bebording.
   - Het uitgangspunt is om alle straten op te nemen in een 30 kilometer zone.
   - Op bepaalde plekken zoals op brede doorgaande straten herhalen we 30 kilometer per uur. Dit doen we met een bord of met markering. Als er een herhalingsbord staat, komt er geen herhalings-markering op de weg, en andersom. Het uitgangspunt is om markering op het wegdek toe te passen.

2. **Poortconstructies**
   Door middel van een duidelijke poortconstructie (zie afbeelding 5 voor een voorbeeld) en herhalingsmarkering/bebording herinneren we weggebruikers op bredere doorgaande straten aan de 30 kilometer snelheid.
   - De poortconstructie bestaat uit: zonebord 30 kilometer en dubbele streep en 30 markering zonder rand op het wegdek. Conform de CROW richtlijnen.
   - De poortconstructie staat bij het begin van een 30 kilometer zone op een logische plek, bijvoorbeeld direct na een kruispunt of waar de vrijliggende fietspaden verdwijnen.

3. **Herhaling 30 markering op het wegdek**
   De locaties waar 30 markering wordt toegepast zijn:
   - Op overgangen tussen twee verschillende type straten, bijvoorbeeld tussen een woonwijkstraat met klinkers naar een bredere doorgaande weg met asfalt. N.B. We passen dit niet toe na elke zijstraat, maar wel regelmatig en op logische plekken na (drukkere) kruisingen.
   - Er is nu geen criteria voor herhalingsbord of markering. Maar onze voorkeur heeft om markering te doen bij herhaling, liever niet aanvullend met borden. Markering op het wegdek zie je sneller dan borden langs de kant van de weg.

- We verwachten dat na enige tijd gewenning plaatsvindt waardoor herhalings-borden en -markering minder nodig zijn.



Afbeelding 5 | Voorbeeld poortconstructie op Prinses Irenelaan.

4. Geen as-markering

- As-markering wordt verwijderd op straten waar nu as-markering aanwezig is. As-markering werkt snelheidsverhogend en past niet bij de uitstraling van een 30 kilometer straat. Op geloofwaardige 30 km/u straten is geen as-markering aanwezig (CROW-richtlijnen).

5. Geen dichte fietsmarkeringen

- Op drie straten zijn smalle fietsstroken met dichte (doorgetrokken) markering aanwezig. Deze markering werkt snelheidsverhogend. Daarom gaan we op straten waar dit mogelijk is de markering weghalen en nieuwe ‘open’ markering terugplaatsen.
- In een aantal gevallen plaatsen we deze markering zo terug dat de fietsstrook ook breder wordt. Dit gebeurt op een beperkt aantal straten, zoals de Humberdreef. Als we dit doen, voorzien we het extra toegevoegde gedeelte van een rode coating.
- Oudwijk vormt een uitzondering. Deze eenrichtingsstraat heeft een gesloten fietsstrook aan een kant. We halen deze volledig weg en voegen geen nieuwe (open) fietsstrook toe, omdat volgens de inrichtingskenmerken dit niet nodig is.
- Wanneer de fietsstrook verbreed wordt voegen we fietssymbolen toe in de fietsstrook indien deze nog niet (voldoende) aanwezig zijn.



Abeelding 6 | Sfeerimpressie Catharijnesingel waarbij principemaatregelen 3, 4 en 5 zijn toegepast

Op straten waar een herinrichting binnen 2 jaar na de invoering van de 30 kilometer op 3 maart 2026 plaatsvindt passen we alleen de bebording aan en voeren we geen andere maatregelen uit. Dit in verband met kapitaalvernietiging en het onnodig afsluiten van straten voor bewoners en passanten.

Communicatieaanpak: 030 gaat voor 30

Het succes van de Versnelde aanpak 30 kilometer hangt niet alleen af van het invoeren zelf. Het plaatsen van borden en het aanpassen van straten moet worden ondersteund met communicatie.

Om omwonenden, weggebruikers en ondernemers uit te leggen waarom de snelheid verlaagd wordt en ook te onderstrepen dat het van belang is voor hun veiligheid en die van andere weggebruikers is het belangrijk dat we ook inzetten op communicatie. Zo kunnen we meer draagvlak creëren voor de maatregel, met natuurlijk als uiteindelijke doel dat verkeersdeelnemers zich aan de nieuwe maximum gestelde snelheid houden.

Communicatiedoelstellingen

- Omwonenden, weggebruikers en ondernemers weten op welke datum welke straten 30 km/u worden.
- Omwonenden, weggebruikers en ondernemers weten dat 30 km/u wordt ingevoerd op straten waar fietsers en gemotoriseerd verkeer samen op de rijbaan rijden. En waarom hiervoor gekozen is.
- Omwonenden, weggebruikers en ondernemers weten dat er bij een maximale snelheid van 30km/u minder (ernstige/dodelijke) verkeersslachtoffers vallen.

In de campagne houden we vast aan de kernboodschap Versnelde aanpak 30 kilometer (zie bijlage 4).

In september 2023 is het communicatieconcept en bijbehorende campagne ‘030 gaat voor 30’ gelanceerd. Dit concept hergebruiken we in 2025 en 2026. De boodschap wordt aangescherpt en toegespitst naar de Versnelde aanpak 30 kilometer. In samenwerking met een communicatie- en vormgevingsbureau ontwikkelen we een communicatiecampagne. De communicatiemiddelen die we inzetten voor deze campagne zijn nog niet definitief besloten, maar de focus ligt op communicatie in de fysieke ruimte. Dus daar waar de weggebruikers zijn. Denk aan bouwhekdoeken, tekstkarren, straatbanners en posters. Daarnaast is de campagne ook online terug te vinden, denk hierbij aan advertenties op sociale media, digitale nieuwsbrieven en natuurlijk de website van gemeente Utrecht.



Abeelding 7 | Uiting campagne ‘030 gaat voor 30’.

Uitvoering

In 2025 werken we toe naar het invoermoment op 3 maart 2026. Hiervoor zijn de onderstaande stappen nodig.

- **Ontwerpen opstellen**
  Voor het aanpassen van de bebording stellen we een bebordingsplan op.
  Voor straten waar markering of belijning wordt toegepast stellen we uitvoeringstekeningen op.
  Het bebordingsplan en de uitvoeringstekeningen worden getoetst door medewerkers vanuit verschillende gemeentelijke afdelingen voor inrichting en beheer van de openbare ruimte, bijvoorbeeld Groen, Wegbeheer, Stedenbouw, Spelen. Voor de veiligheid zitten de politie en de brandweer in de commissie. Zo komen problemen aan het licht en worden die samen besproken.

- **Verkeersbesluiten**
  Om een verkeersmaatregel uit te voeren moeten we in veel gevallen een verkeersbesluit nemen. Bijvoorbeeld voor het afsluiten van een weg of het plaatsen van verkeersborden. Dit geldt ook voor het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 kilometer per uur.

- **Uitvoeren bebording, poortconstructies en 30 markering (principemaatregelen 1 t/m 3)**
  Na het verkeersbesluit brengen we de straten daadwerkelijk naar 30 kilometer door het uitbreiden van de 30 km zones. Op 3 maart 2026 is de bebording op straat uitgevoerd. Het starten van het aanbrengen van poortconstructies bij binnenkomst van de 30 zone en het plaatsen van 30 markering op specifieke straten vinden vanaf 3 maart 2026 plaats.

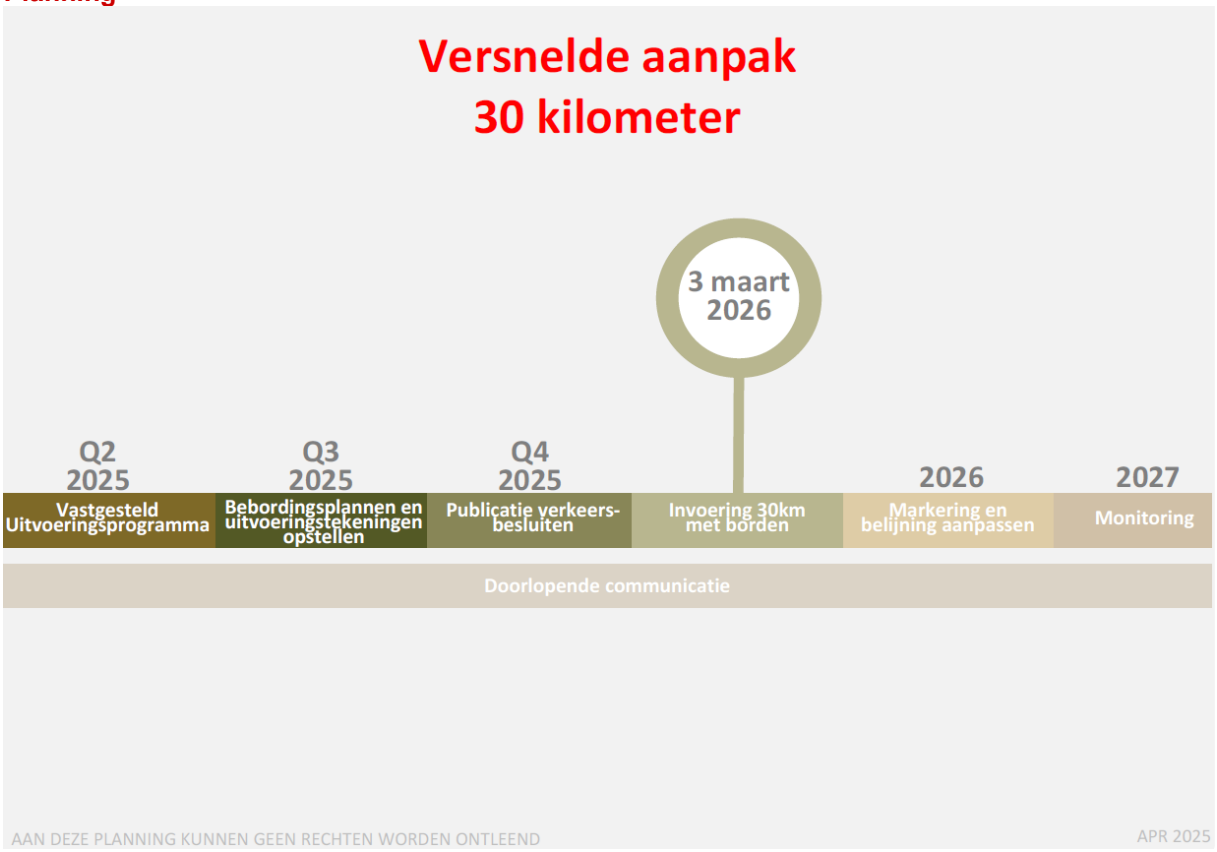
- **Aanpassen snelheid in navigatiesystemen**
  We laten de snelheid op de straten uit de Versnelde aanpak 30 kilometer in de navigatiesystemen aanpassen naar 30 kilometer per uur. Zo krijgen weggebruikers de juiste snelheidsinformatie te zien als ze door Utrecht rijden.

- **Aanpassen belijning straten (principemaatregelen 4 en 5)**
  Voor de straten die in aanmerking komen voor het aanpassen van belijning stellen we een planning op. Omdat bij de uitvoering van deze maatregelen de straten tijdelijk worden afgesloten is een logistieke planning van belang.
  Deze werkzaamheden worden zo snel mogelijk uitgevoerd na het plaatsen van de bebording. We gaan uit van de periode vanaf 3 maart t/m Q4 2026.

- **Aanpassen verkeersregelinstallaties**
  We gaan de verkeersregelinstallaties (VRI) aanpassen op kruispunten waar dat nodig is. Door het verlagen van de snelheid gelden er nieuwe ontruimingstijden. Deze moeten opnieuw berekend worden. Als de berekeningen gedaan zijn, worden de chips in de VRI-kasten (bij het verkeerslicht) vervangen. We verwachten zo'n 20-25 VRI's aan te passen.

- **Aanvragen flitspalen voor handhaving**
  Bij het CVOM vragen we op specifieke straten flitspalen aan.

Planning



Abeelding 8 | Beoogde planning Versnelde aanpak 30 kilometer

C. Monitoren, sturen en verantwoorden

1. Monitoring

Monitoring spoor 1: Bijdrages geprogrammeerde projecten

Voor de straten in spoor 1 wordt de monitoring gedaan op projectniveau. De keuze voor hoe er gemonitord wordt en op welke momenten, wordt gemaakt binnen het project. Deze is afhankelijk van de omvang van de ingreep en het belang van de straten voor bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer.

Monitoring spoor 2: Versnelde aanpak 30 kilometer

De Versnelde aanpak 30 kilometer is een stadsbrede aanpak, daarom hebben we hiervoor een los monitoringsplan opgesteld.

Monitoring aan de hand van thema's

We monitoren de effecten van spoor 2 aan de hand van zeven thema's:

1. aantal verkeersslachtoffers,
2. gereden snelheid,
3. verkeersintensiteiten,
4. geluid,
5. opkomsttijden brandweer,
6. rijtijd openbaar vervoer
7. ervaringen van bewoners (tabel 2)

We toetsen of de aanpak bijdraagt aan een verbetering van de (ervaren) verkeersveiligheid in de stad. Op basis van de resultaten kunnen we – als het nodig is – bijsturen.

Het belangrijkste doel van het invoeren van 30 kilometer is het verbeteren van de verkeersveiligheid op straat. Dit meten wij aan de hand van de ontwikkeling van het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers en de gereden snelheid. Daarnaast onderzoeken we het effect op geluidshinder: die zal waarschijnlijk afnemen (zie hoofdstuk B).

Hoe monitoren we?

We monitoren voor de meeste thema's voorafgaand aan 3 maart 2026 (0-meting) en na de invoering van 30 kilometer (1-meting). Zo monitoren we zo goed mogelijk het effect van de invoering van 30 kilometer. Maar voor alle thema's geldt de kanttekening dat de effecten niet altijd 1-op-1 te koppelen zijn aan de invoering zelf. Zo worden o.a. de verkeersintensiteiten, de opkomsttijden van de brandweer en de rijtijd van openbaar vervoer ook beïnvloed door werkzaamheden of afsluitingen elders in de stad.

Wat meten we niet?

We monitoren de effecten op trillingen en uitstoot niet. Dit omdat het lastig is om de relatie tussen de invoering van 30 kilometer en de effecten op trillingen en uitstoot te meten. In algemene zin is het zo dat trillingen lager zijn bij een lagere snelheid omdat de aanstoot met minder energie gebeurt. Overlast van trillingen ontstaat echter vrijwel uitsluitend door zwaarder verkeer. Daarnaast zijn trillingen erg locatiespecifiek. Ze zijn afhankelijk van veel parameters en de overlast kan tussen twee aangrenzende huizen al erg verschillen. Om die redenen gaan we de trillingen niet monitoren in het kader van de invoering van 30 kilometer. Voor uitstoot geldt dat er in Utrecht veel maatregelen genomen worden om de uitstoot te verlagen. Het is daarom niet mogelijk om de effecten van de invoering van 30 kilometer op uitstoot te bepalen.

We monitoren de effecten op politie en ambulance niet. Onderzoeksbureau DTV concludeerde in 2023 dat een stadsbrede invoering van 30 km/u (conform Mobiliteitsplan) geen effect heeft op de dekkingsgraad van de politie en het dekkingspercentage van de ambulance zeer beperkt (0,05%) afneemt. Daarom monitoren we in overleg met politie en ambulance hun aanrijdtijden niet. Wij blijven wel met ze in gesprek.

Rapportage
We monitoren doorlopend de effecten van de invoering van 30 kilometer. Een jaar na invoering informeren we de gemeenteraad met een rapportage (midden 2027). Hierin laten we de resultaten zien en vergelijken we de 1-meting met de 0-meting. Daarnaast sturen we de gemeenteraad in het najaar van 2026 een tussentijdse update met een terugblik op de invoering van de Versnelde aanpak 30 kilometer en de eerste effecten op de gereden snelheden.

Eventuele bijsturing
Als uit de resultaten van de monitoring blijkt dat er op sommige straten toch extra maatregelen nodig zijn, gaan we daar op bijsturen. Dit doen we na afronding van de monitoring, omdat de situatie voor en na invoering dan goed in kaart is gebracht. Wat deze extra maatregelen zijn, is nog niet bekend. De keuze hiervoor wordt gemaakt op basis van de monitoringsresultaten. Voor eventuele bijsturing is een bedrag van € 500.000 gereserveerd.

Tabel 2 | Monitoringsthema's en hoe we deze monitoren

1	**Verkeersslachtoffers**
	We monitoren het totaal aantal (ernstige) verkeersslachtoffers op de straten waar de snelheid van 50 naar 30 kilometer per uur gaat (0-meting en 1-meting) en vergelijken deze met de stadsbrede cijfers. Dit doen we op basis van ambulancedata (RAVU), omdat deze de hoogste registratiegraad heeft binnen de gemeente Utrecht.
2	**Gereden snelheid**
	We monitoren de gereden snelheid op basis van snelheidsdata uit voertuigen (Floating Car Data) (0-meting en 1-meting). Dit doen we voor de straten waar 30 kilometer is ingevoerd en voor de wegvakken waar het hardst wordt gereden. Hierdoor weten we de effecten op de gemiddelde snelheden en op de pieksnelheden. Hierbij kijken we zowel naar de stadsbrede effecten, als naar de effecten op verschillende type straten.
3	**Verkeersintensiteiten**
	Door het verlagen van de snelheid bestaat de kans dat verkeer via andere straten gaat rijden. We verwachten dat dit nagenoeg niet gebeurt, maar gaan het mogelijke effect wel monitoren. Dit doen we door verkeersintensiteiten te meten met data uit verkeersregelinstallaties (VRI), door cameratellingen en door tellussen op de weg (0-meting en 1-meting). Deze metingen worden mogelijk ook beïnvloed door andere factoren, zoals bijv. werkzaamheden.
4	**Geluid**
	We berekenen de effecten op geluid aan de hand van geluidsmodellen. Dit doen we omdat het meten van geluid niet betrouwbaar is doordat factoren als wind, regen en ander geluid de metingen beïnvloeden. De berekeningen worden o.a. gemaakt op basis van snelheidsdata, zie punt 2 (0-meting en 1-meting).
5	**Opkomsttijden brandweer**
	De Veiligheidsregio Utrecht (brandweer) gaat de dekkingsgraad zowel stadsbreed als per buurt monitoren (0-meting en 1-meting). Dit doen ze op basis van de opkomsttijden van de tankautospuiten bij incidenten. De metingen per buurt zijn alleen betrouwbaar als de tankautospuit meermaals naar een specifieke buurt is uitgerukt. Voor sommige buurten zal er daarom onvoldoende data beschikbaar zijn. De Veiligheidsregio Utrecht deelt de resultaten met ons. Wij nemen de belangrijkste resultaten op in de rapportage.
6	**Rijtijd openbaar vervoer**
	In overleg met de provincie Utrecht is afgesproken dat de provincie samen met de vervoerder monitort. Zij monitoren of de afspraken die gemaakt zijn in het Vervoerplan 2026 worden gehaald en delen de resultaten met de gemeente. Wij nemen de belangrijkste resultaten op in de rapportage.
7	**Ervaringen bewoners**
	We willen weten hoe bewoners de invoering van 30 kilometer ervaren. Hiervoor zetten we na de invoering een digitale enquête op. Hierin vragen we bewoners wat zij van de communicatie rondom de invoering vinden en wat hun ervaringen zijn na invoering: welke veranderingen merken zij op en hoe ervaren zij de verkeersveiligheid? Alle bewoners die direct wonen aan een straat(deel) waar 30 kilometer ingevoerd wordt ontvangen een uitnodiging per post. Daarnaast sturen we ook brieven naar bewoners in de buurt van deze straten. Zo krijgen we een beeld van de ervaringen van aanwonenden en gebruikers van de straat.

2. Risico’s

Risico-omschrijving	Toelichting	Maatregelen
Door slechte weersomstandigheden bestaat de kans dat er vorst aan de grond zit, met als gevolg dat markering en belijning niet kan worden aangepast.	Dit is een belangrijk risico omdat in dit geval er geen poortconstructies en 30 markering op de weg worden aangebracht direct na het plaatsen van de 30 km. Deze maatregelen zijn belangrijk om de invoering 30 extra te verduidelijken.	We hebben opgenomen dat op 3 maart 2026 alle bebording van de nieuwe 30 km zones geplaatst zijn. Hierna kan markering worden toegepast. Afhankelijk van het weer kan de markering in maart worden geplaats. Als dit niet het geval is verschuift de uitvoering naar april of mei.
Door bezwaren op verkeersbesluiten bestaat de kans dat er vertraging plaatsvindt, met als gevolg dat de uitvoering vertraging oploopt.	Dit is een belangrijk risico omdat als de bezwaren gegrond worden bevonden en er een gerechtelijke procedure volgt, dan kan dit zorgen voor extra vertraging, waardoor de uitvoering op 3 maart verschoven moet worden.	Ruim van tevoren (6 tot 7 maanden) de verkeersbesluiten nemen. Hierin dan specifiek benoemen wanneer de uitvoering start. Op deze manier is er voldoende tijd voor het verwerken van eventuele bezwaren.
Bebording is op 3 maart niet gereed	Dit is een belangrijk risico, omdat de bebording noodzakelijk is om wettelijk daadwerkelijk de snelheid naar 30 kilometer te brengen. Na het plaatsen starten alle andere maatregelen zoals VRI’s aanpassen en belijning/markering aanpassen. De aannemer heeft op 3 maart alle bebording gereed te hebben.	Zodra het bebordingsplan gereed is wordt direct een aannemer aangesteld om mee te denken over de planning. Hierdoor is er voldoende tijd om te zorgen dat 3 maart alle bebording gereed is. Daarnaast zorgen we dat de bebording in fases wordt voorbereid, zodat niet alle druk op 3 maart zelf ligt.

3. Financiën

Bij de voorjaarsnota 2018 is een budget van 1 miljoen euro per jaar structureel toegekend voor ’30 km impuls’ binnen het programma Duurzame Bereikbaarheid (investeringsbudget MPB).

De kosten van dit uitvoeringsprogramma zijn gedekt en opgenomen in het MPB. De Versnelde aanpak leidt tot naar voren halen van budget en daarmee lagere uitgaven in de toekomst om dit naar voren gehaalde geld weer te compenseren.

	2025	**2026**	**2027**	**2028**	**structureel jaarbedrag**
Programmakosten					50
Bijdrages geprogrammeerde projecten	111	290	1.205	567	0
Bouw- en engineeringskosten (Versnelde aanpak)	384	1.527			
Bebording (Versnelde aanpak)	0	100	0	0	0
Navigatiesystemen (Versnelde aanpak)	0	17	0	0	0
Monitoring (Versnelde aanpak)	43	130	125	0	0
Communicatie (Versnelde aanpak)		143			0
Reservering extra maatregelen			500		0
Totaal benodigd budget	**529**	**2.207**	**1.830**	**567**	**50**

4. Voortgang en verantwoording

Het college wordt jaarlijks per rapportage geïnformeerd over de voortgang van het programma. Hierin beschrijven we onder andere de volgende punten:

- Effecten van invoering 30 kilometer
- Effecten Versnelde aanpak 30 kilometer
- Overzicht geprogrammeerde projecten met bijhorende kosten
- Overige zaken o.a. betreffende stakeholders, trends en ontwikkelingen

Bijlage 1 – Stratenlijst spoor 1

Hieronder een overzicht van straten t/m 2030 welke binnen een geprogrammeerd project vallen en waarbij er vanuit het 30 km impuls programma een financiële bijdrage wordt gedaan.

Straat	Financiële bijdrage	Oplevering project gepland
Hooft Graaflandstraat	€ 50.000	2025
Adriaen van Ostadelaan	€ 61.600	2025
Koningsweg	€ 190.000	2026
Croeselaan	€ 100.000	2026
Adelaarstraat	€ 119.064	2027
Kaatstraat	€ 41.198	2027
De Omloop	€ 100.000	2027
Willem van Noortstraat	€ 262.000	2027
Antonius Matthaeuslaan	€ 223.000	2027
Ingen Houszstraat	€ 52.000	2027
Juliusstraat	€ 32.000	2027
Marco Pololaan	€ 176.000	2027
Amsterdamsestraatweg (noordelijke deel)	€ 200.000	2027
Cambridgelaan	€ 192.478	2028
Columbuslaan	€ 225.000	2028
Rijnlaan Noord	€ 150.000	2028
Balijelaan	€ 429.000	2029
Vondellaan	€ 369.600	2029
Briljantlaan	€ 290.400	2030
Catharijnesingel (gedeeltelijk)	€ 298.320	2030
Totaal	**€ 3.561.660**	

Hieronder een overzicht van straten welke binnen een geprogrammeerd project vallen waarbij er vanuit het 30 km impuls programma geen financiële bijdrage (meer) wordt gedaan.

Project	Straten	Uitvoering gepland
Jan van Scorelstraat		2025
Gageldijk		2025
Taagdreef en omgeving	Taagdreef, Rhônedreef, Henriettedreef, Ebrodreef, De Charmantdreef, Dorbeendreef, Keggedreef, Sastoksdreef, Suze Noiretdreef, Rubicondreef, Teun de Jagerdreef, Van Brammendreef, Vader Rijndreef, Bruisdreef, Hildebranddreef	2026
Strijkviertel		2026
Mauritsstraat		2026
Stadhouderslaan		2026
Amazonekwartier	Rio Negrodreef, Amazonedreef, Amazonedreef, Patagoniedreef, Argentiniëdreef, Braziliëdreef, Sao Paulodreef	2027
Furkabaan		2027

Bijlage 2 – Stratenlijst straten met vrijliggende fietspaden

Hieronder een overzicht van de straten met vrijliggende fietspaden welke nog niet geprogrammeerd zijn in een project. De bedragen zijn afhankelijk van de specifieke maatregelen binnen toekomstige projecten. De genoemde bedragen zijn een maximale bijdrage, in veel gevallen is de bijdrage lager, omdat het niet altijd om een gehele herinrichting gaat, maar slechts om het toevoegen van een aantal snelheidsremmers.

Straat	Budget
Winthontlaan	€ 148.800
Lundlaan deel 1	€ 49.500
Van Heuven Goedhartlaan	€ 133.760
Meerndijk	€ 225.742
Admiraal Helfrichlaan	€ 253.440
Royaards van Den Hamkade	€ 188.496
Marnedreef	€ 100.650
Kanaalweg	€ 70.840
Meester Tripkade	€ 164.736
Zeehaenkade	€ 113.664
Zamenhofdreef	€ 308.000
Carnegiedreef	€ 573.760
Paranadreef	€ 250.800
Bolognalaan deel 1	€ 231.000
Aarhuslaan	€ 57.200
Brennerbaan	€ 290.400
De Lessepsstraat	€ 173.250
Sartreweg gedeeltelijk	€ 192.610
Simplonbaan	€ 388.080
Lunettenbaan/Lunettenbrug	€ 171.600
Stelviobaan	€ 143.000
Moezeldreef	€ 336.600
Rio Brancodreef	€ 241.010
Vicuslaan	€ 92.960
Sorbonnelaan deel 2	€ 111.628
Furkaplateau	€ 42.240
Helsinkilaan	€ 39.182
De Tol	€ 207.350
Moldaudreef	€ 222.332
Biltstraat	€ 99.488
Heldammersingel	€ 164.560
Leuvenlaan	€ 293.480
Universiteitsweg	€ 97.020
Blauwkapelseweg	€ 227.700

Kleine singel	€ 44.550
Venuslaan	€ 422.400
Talmalaan	€ 181.500
Constant Erzeijstraat	€ 99.000
Baden-Powellweg	€ 85.800
Overste Den Oudenlaan	€ 572.000
Vleutenseweg	€ 743.600
Daalsetunnel	€ 528.000
Herculeslaan	€ 264.000
Laan van Maarschalkerweerd	€ 231.000
Weg tot de Wetenschap	€ 462.000
Nijverheidsweg	€ 40.000
Maarssenbroeksedijk	€ 429.000
W.A. Vultostraat	€ 198.000
Meteorenweg	€ 44.044
Thoriumweg	€ 35.200
Totaal	**€ 10.784.972**

Bijlage 3 – Stratenlijst Versnelde aanpak 30 kilometer

Opmerkingen:

1. Een deel van de straten is al (gedeeltelijk) 30 kilometer per uur. De straat wordt hier alsnog genoemd, maar we voeren alleen 30 kilometer per uur in op het deel dat nu 50 kilometer per uur is.
2. Voor sommige straten geldt dat er maar gedeeltelijk 30 kilometer per uur wordt ingevoerd. Deze straten zijn te herkennen aan de tekst *gedeeltelijk* of *ventweg* achter de straatnaam.
    5. *Gedeeltelijk*: we voeren hier slechts gedeeltelijk 30 kilometer per uur in, omdat op het andere deel vrijliggende fietspaden aanwezig zijn.
    6. *Ventweg*: we voeren hier alleen 30 kilometer per uur in op de ventweg. Op de ventweg rijden fietsers. De hoofdrijbaan is alleen voor automobilisten (geen fietsers en voetgangers).
3. Voor inzicht in het specifieke straat(deel) dat naar 30 kilometer per uur gaat, verwijzen we naar de kaart.

Straatnaam	Wijk
2e Polderweg	Overvecht
Aartsbisschop Romerostraat	Noordoost
Abstederdijk	Binnenstad
Acaciastraat	Noordwest
Adelaarstraat	Noordoost
Ahornstraat	Noordwest
Aidadreef	Overvecht
Albatrosstraat	Zuid
Albert van Dalsumlaan	Oost
Alexander Numankade	Noordoost
Amazonedreef	Overvecht
Ambachtsweg	West
Antonius Matthaeuslaan	Noordoost
Arabelladreef	Overvecht
Argentiniëdreef	Overvecht
Arizonadreef	Overvecht
Arkansasdreef	Overvecht
Arnodreef	Overvecht
Atoomweg (ventweg)	West
Australiëlaan	Zuidwest
Bariumweg	West
Bizetlaan	West
Bleekstraat (gedeeltelijk)	Binnenstad
Bolognalaan (gedeeltelijk)	Oost
Bosboomstraat	Oost
Boylelaan	Oost
Bramerijweg	Noordwest
Braziliëdreef	Overvecht
Breitnerlaan	Oost
Briljantlaan (ventweg)	Zuid

Budapestlaan	Oost
Burgemeester Fockema Andrealaan	Oost
Burgemeester ter Pelkwijklaan	Oost
Burgemeester van Tuylkade	Noordwest
Butterflydreef	Overvecht
Caesarlaan	Oost
Californiëdreef	Overvecht
Carmendreef	Overvecht
Catharijnesingel (gedeeltelijk)	Binnenstad
Ceylonlaan	Zuidwest
Christiaan Krammlaan	Noordoost
Cicerolaan	Oost
Coloradodreef	Overvecht
Columbuslaan	Zuidwest
Computerweg	West
Damzigt	Vleuten – De Meern
David van Mollemstraat	Noordwest
Decimalaan	Zuidwest
De Lessepsstraat	Noordwest
Demkaweg	Noordwest
Draaiweg	Noordoost
Drommedarislaan	Zuidwest
Eendrachtlaan	Zuidwest
Elbedreef	Overvecht
Emmalaan	Oost
Enny Vredelaan	Oost
Euclideslaan	Oost
Europalaan Noord (ventweg)	Zuidwest
Europalaan Zuid (ventweg)	Zuidwest
Falklanddreef	Overvecht
Faustdreef	Overvecht
Fermiweg (gedeeltelijk)	West
Fideliodreef	Overvecht
Franciscusdreef (ventweg)	Overvecht
Frits Coerslaan	Noordoost
Gabriellaan	Oost
Genevelaan	Oost
Gisbert Bromlaan	Noordoost
Groenewoudsedijk (gedeeltelijk)	Leidsche Rijn
Harvardlaan	Oost
Havenweg	West
Herodotuslaan	Oost
Hindersteinlaan	Vleuten – De Meern
Hollantlaan	Zuidwest
Hoofddijk (gedeeltelijk)	Oost
Horatiuslaan	Oost
Hudsondreef	Overvecht

Humberdreef	Overvecht
Hyperonenweg	West
Ien Dalessingel	Leidsche Rijn
Ina Boudier-Bakkerlaan	Oost
Ingen Houszstraat	Noordoost
Isotopenweg	West
Israëlslaan	Oost
Jan Muschlaan	Oost
Jan van Galenstraat	Noordoost
Japuradreef	Overvecht
Jenalaan	Oost
Johan Willem Frisostraat	Oost
Julianalaan	Oost
Juliusstraat	Noordoost
Kaap de Goede Hooplaan	Zuidwest
Kaap Hoorndreef	Overvecht
Kaatstraat	Noordwest
Kanaaldijk	West
Kantonnaleweg	West
Kate ter Horstsingel	Leidsche Rijn
Kennedylaan	West
Kernkade	West
Kernweg	West
Kobaltweg	West
Kögllaan	Noordoost
Kon. Wilhelminalaan	Zuidwest
Korfoedreef	Overvecht
Krommerijnbrug	Binnenstad
Krommewetering	Leidsche Rijn
La Bohèmedreef	Overvecht
La Traviatadreef	Overvecht
Laan van Chartroise	Noordwest
Labradordreef	Overvecht
Landzigt	Vleuten – De Meern
Ledig Erf/Tolsteegsingel	Binnenstad
Limalaan	Oost
Livingstonelaan	Zuidwest
Liviuslaan	Oost
Lohengrindreef	Overvecht
Louis Bouwmeesterlaan	Oost
Louis Davidslaan	Oost
Lundlaan (gedeeltelijk)	Oost
Manitobadreef (gedeeltelijk)	Overvecht
Marburglaan	Oost
Marco Pololaan	Zuidwest
Marislaan	Oost

Martin-Ovenweg	Noordwest
Mauritsstraat	Oost
Meijewetering	Leidsche Rijn
Mesdaglaan	Oost
Mesonweg	West
Middenwetering	Leidsche Rijn
Mignondreef	Overvecht
Mississippidreef	Overvecht
Montevideodreef	Overvecht
Münsterlaan	Oost
Museumlaan (gedeeltelijk)	Oost
N. Stantsbrug	Oost
Naamrijk	Vleuten – De Meern
Nautilusweg	West
Nebraskadreef	Overvecht
Neckardreef	Overvecht
Neutronweg	West
Nevadadreef	Overvecht
Newtonlaan	Oost
Niels Bohrweg (gedeeltelijk)	West
Nieuw Amsterdamlaan	Zuidwest
Nijldreef	Overvecht
Nucleonenweg	West
Oberondreef	Overvecht
Oderdreef	Overvecht
Omloop	Noordwest
Ontariodreef	Overvecht
Oranjebrug/Diamantweg	Zuid
Oranjerivierdreef	Overvecht
Oregondreef	Overvecht
Othellodreef	Overvecht
Otto Hahnweg	West
Oude Leidseweg	West
Oudenoord	Noordwest
Oudenrijnsepad	Leidsche Rijn
Oudwijk	Oost
Overijssellaan	Zuidwest
Ovidiuslaan	Oost
Parsifaldreef	Overvecht
Patagoniëdreef	Overvecht
Positronweg	West
Pr. Marijkelaan	Oost
Princetonlaan	Oost
Prins Bernardlaan	Noordwest
Prins Hendriklaan	Oost
Prinsesselaan	Oost

Ptolemaeuslaan	Leidsche Rijn
Radonweg	West
Ramstraat	Oost
Reactorweg	West
Rembrandkade	Oost
Rigolettodreef	Overvecht
Rijksstraatweg	Vleuten – De Meern
Rijnzathe	Vleuten – De Meern
Rio Negrodreef	Overvecht
Robijnlaan	Zuid
Rubenslaan (ventweg)	Oost
Rubicondreef	Overvecht
Rutherfordweg	West
Salomedreef	Overvecht
Sao Paulodreef	Overvecht
Savannahweg	West
Schaverijstraat	West
Sint Eustatiusdreef	Overvecht
Sint Laurensdreef	Overvecht
Smaragdplein	Zuid
Snellenlaan	West
Sophialaan	West
Sophocleslaan	Oost
Sorbonnelaan (gedeeltelijk)	Oost
Stadhouderslaan	Oost
Steenovenweg	West
Sterrebaan	West
Strijkviertel	Vleuten – De Meern
Tacituslaan	Oost
Tamboersdijk	Oost
Tannhäuserdreef	Overvecht
Techniekweg	West
Tennessedreef	Overvecht
Terentiuslaan	Oost
Texasdreef	Overvecht
Theemsdreef	Overvecht
Tiberdreef (gedeeltelijk)	Overvecht
Tigrisdreef	Overvecht
Tirionlaan	Leidsche Rijn
Toscadreef	Overvecht
Tractieweg	West
Turandotdreef	Overvecht
Upssalalaan	Oost
Uraniumweg	West
Vaartscherijnbrug	Binnenstad
Van Deventerlaan	Leidsche Rijn

Van Lieflandlaan	Noordoost
Van Rensselaerlaan	Zuidwest
Varrolaan	Oost
Veldzigt	Vleuten – De Meern
Vergiliuslaan	Oost
Vlampijpstraat	West
Vleutensevaart	West
Vliegend Hertlaan	Zuidwest
Vrieslantlaan	Zuidwest
Vuurlanddreef	Overvecht
Westkanaaldijk	West
Wilhelminapark	Oost
Willem Schuylenburglaan	Noordoost
Willem van Noortstraat/plein	Noordoost
Wim Sonneveldlaan	Oost
Winterboeidreef	Overvecht
Wolgadreef	Overvecht
Woudwetering	Leidsche Rijn
Xenophonlaan	Oost
Yalelaan	Oost
Zambesidreef	Overvecht
Zandlaan	Oost
Zandpad	Overvecht
Zeelantlaan	Zuidwest
Zonnebaan	West
Zuidpooldreef	Overvecht

Bijlage 4 – Kernboodschap communicatieaanpak

Kernboodschap
We rijden in onze straten zoveel mogelijk maximaal 30 kilometer per uur. We passen in 2026 ongeveer 220 straten in één keer aan naar deze maximale snelheid. Dat is veiliger voor iedereen. Deze verandering wordt doorgevoerd op alle straten waar fietsers en auto's de rijbaan delen, en waar geen apart fietspad aanwezig is. Dit zorgt voor meer verkeersveiligheid, minder geluidsoverlast en een betere leefomgeving. De aanpassing vindt plaats met eenvoudige maatregelen, zoals het aanpassen van verkeersborden en wegmarkeringen.

Waarom doen we dit?
Een lagere snelheid is veiliger en zorgt voor minder (dodelijke) ongelukken. Bij een snelheid van 30 kilometer per uur heeft een ongeval minder ernstige gevolgen en bijna nooit een dodelijke afloop. Ook is de kans op een ongeval kleiner doordat automobilisten sneller reageren en remmen bij een lagere snelheid. Daarnaast levert een lagere snelheid andere voordelen op. Zo vermindert het verkeerslawaai, wat de leefbaarheid in de stad vergroot. Ook wordt het voor voetgangers en fietsers makkelijker om veilig over te steken.

Versnelde aanpak 30 kilometer
In plaats van te wachten op gepland onderhoud, kiezen we ervoor de invoering van 30 kilometer per uur versneld door te voeren. Op 3 maart hebben we 241 straten van 50 kilometer naar 30 kilometer per uur gebracht. Als we dat niet zouden doen, zou het nog jaren duren voordat veel straten, in combinatie met gepland onderhoud, de 30 kilometer limiet zouden krijgen.

Momenteel komt het vaak voor dat binnen één wijk de snelheden sterk verschillen. Zo kan het zijn dat je als automobilist op de ene straat 50 km/u mag rijden en op de andere straat 30 km/u. Dit is verwarrend en kan leiden tot gevaarlijke situaties. Het is gemakkelijker, veiliger en consequenter om overal in zo’n wijk de snelheid naar 30 km/u te verlagen.

Door nu sneller actie te ondernemen, zorgen we voor een consistentere snelheidslimiet die makkelijker te begrijpen en veiliger is voor iedereen. Het maakt de stad overzichtelijker en draagt bij aan de verkeersveiligheid.

Uitzonderingen
Straten met aparte fietspaden welke nog 50 kilometer per uur zijn brengen we pas later naar 30 kilometer per uur. Hier zijn grotere aanpassingen nodig om de snelheid te verlagen. Zoals het smaller maken van de rijbaan, ander materiaal op de weg of het aanleggen van drempels. Op deze straten voeren we 30 kilometer per uur in als we aan de weg gaan werken voor onderhoud.

Sommige straten blijven 50 kilometer per uur. Deze straten zijn de meeste logische en korte routes naar bestemmingen in de stad. Dit zijn bijvoorbeeld de Einsteindreef, de Beneluxlaan en de Vleutensebaan.

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Smeets	**Datum**	27 juni 2025
E-mail	leonie.smeets@utrecht.nl	**Kenmerk**	30261194
Type brief	Aanbiedingsbrief	**Onderwerp**	Uitvoeringsprogramma 30 km impuls
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Met deze raadsbrief informeren wij u over het door ons vastgestelde Uitvoeringsprogramma ‘30 km impuls’.

Waarom deze aanpak?
Utrecht kiest al sinds 2016 voor 30 kilometer per uur als de norm in woonwijken en op andere geschikte wegen. Door deze lagere snelheid is de verkeersveiligheid toegenomen en is de stad leefbaarder geworden. Minder ongelukken, minder geluidsoverlast en prettiger straten voor fietsers en voetgangers: dat is wat we met deze maatregel bereiken.

Alle wegen in Utrecht krijgen daarom in principe een maximumsnelheid van 30 km/u. Alleen op stedelijke verbindingswegen blijft 50 km/u de norm.

Aanvullende versnelling
In november 2024 hebben wij een extra stap gezet: de Versnelde aanpak 30 kilometer. U bent hierover op 3 december 2024 geïnformeerd via een eerdere raadsbrief.

Wat staat er in het Uitvoeringsprogramma?
In dit programma beschrijven we hoe we de komende jaren stapsgewijs steeds meer straten veiliger maken met 30 kilometer per uur als maximumsnelheid. Dat doen we via twee ‘sporen’:

Spoor 1: Geprogrammeerde projecten
Sinds 2019 leveren we financiële bijdragen aan herinrichtingsprojecten waarbij straten fysiek worden aangepast, bijvoorbeeld met drempels of versmallingen.

Spoor 2: Versnelde aanpak 30 km (gereed in 2026)
Op 241 wegen (in totaal circa 97,5 km) verlagen we in één keer de snelheid naar 30 km/u, met relatief eenvoudige middelen zoals borden, belijning en een gerichte communicatiecampagne.

Zie de interactieve kaart voor alle straten binnen spoor 1 en spoor 2.

Al sinds 2016 hanteert Utrecht 30 kilometer per uur als norm en brengen we steeds meer straten van 50 naar 30 kilometer per uur, waardoor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de stad is verbeterd.

Het veranderen van snelheidslimieten is een bijzondere vorm van beïnvloeding van reisgedrag. Alle wegen en straten krijgen in Utrecht een snelheidslimiet van '30 kilometer per uur, tenzij'. De stedelijke verbindingswegen blijven overwegend 50 kilometer per uur.

In november 2024 hebben wij een aanvullende Versnelde aanpak 30 kilometer goedgekeurd. Hierover bent u op 3 december 2024 geïnformeerd met de volgende raadsbrief.

Uitvoeringsprogramma '30 km impuls'
In het Uitvoeringsprogramma omschrijven we de doelstellingen en resultaten van het programma '30 km impuls' en is inzichtelijk gemaakt hoe de komende jaren alle straten, volgens het mobiliteitsplan, naar 30 kilometer per uur gebracht worden. In het Uitvoeringsprogramma zijn twee sporen omschreven om tot dit einddoel te komen.

Doelstelling:
- Verbeteren van de verkeersveiligheid met minder doden en gewonden in het verkeer.

Resultaat:
- Alle straten in Utrecht, behalve de meeste stedelijke verbindingswegen, krijgen een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

Beoogd effect:
Met dit Uitvoeringsprogramma brengen we de snelheid zo veel mogelijk omlaag. 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.

Het programma hanteert twee sporen om dit resultaat te behalen.
1. Bijdragen geprogrammeerde projecten
   Sinds 2019 doen we een financiële bijdrage aan lopende projecten waar straten naar 30 kilometer per uur worden gebracht met fysieke maatregelen. Het betreft herinrichtingen of projecten vanuit beheer en onderhoud waarbij snelheidsremmers worden toegevoegd.
2. Versnelde aanpak 30 kilometer (2026)
   In één keer 30 kilometer per uur invoeren op wegen zonder vrijliggende fietspaden met beperkte maatregelen (bebording, markering en belijning) en een communicatiestrategie.
   Het gaat om 241 wegen van circa 97,5 km weg.

Zie de interactieve kaart voor alle straten binnen spoor 1 en spoor 2.

Toelichting op de twee sporen
Door een extra spoor toe te voegen aan de huidige aanpak, namelijk de Versnelde aanpak 30 kilometer, is het qua kosten en planning mogelijk om meer straten vóór 2040 terug te brengen van 50 naar 30 kilometer per uur. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid al op korte termijn voor de 241 straten die binnen de Versnelde aanpak 30 kilometer vallen.

Met de maatregelen en communicatiestrategie proberen we de snelheid zo veel mogelijk omlaag te brengen, vooruitlopend op herinrichtingen welke soms pas over 10 jaar plaatsvinden.

Na uitvoering van de Versnelde aanpak 30 kilometer blijven er 50 straten over die nog steeds van 50 kilometer naar 30 kilometer moeten worden gebracht. Het is nog onduidelijk wanneer deze d.m.v.

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

werk-met-werk kansen met een andere inrichting teruggebracht worden van 50 naar 30 kilometer per uur.

Impact Nood- en Hulpdiensten en OV
In 2023 zijn OV en de nood- en hulpdiensten betrokken geweest bij het onderzoek 'Impact 30 km op NHD en OV'. Hierin werd aangegeven dat niemand tegen 30 kilometer per uur is, maar wel tegen stilstaan door opstoppingen en vertragingen door slechte doorstroming.

Tijdens dit onderzoek zijn ook mogelijke mitigerende maatregelen voorgesteld en besproken. Een van de belangrijkste wensen vanuit alle partijen was om 'geen snelheidsremmers' toe te passen, waardoor er vooral voor het groter vervoer nog meer vertraging ontstaat. Dit verzoek hebben we gehonoreerd binnen de Versnelde aanpak 30 kilometer.

Resultaten uit het onderzoek:
- De dekking voor de politie verandert niet.
- De dekking voor de ambulance neemt af met 0,05% naar 99,60%, maar dit blijft binnen de wettelijke dekkingsgraad.
- De dekking voor de brandweer neemt met 2,03% af naar 82,82%.
- Gemiddeld neemt per kilometer nieuwe 30 weg de reistijd voor de bus toe met 14,1 seconden. Dit brengt 11.813 extra dienstregelingsuren met zich mee en leidt tot een toename in kosten van circa € 1.063.000 tot €1.300.000 per jaar.

Tijdens dit onderzoek zijn ook alle straten verwerkt die niet in de Versnelde aanpak zijn opgenomen, omdat zij vrijliggende fietspaden hebben. Deze straten zijn belangrijke wegen op de hoofdroutes voor nood- en hulpdiensten. 50 van deze wegen komen pas in aanmerking om naar 30 kilometer per uur te brengen bij onderhoud in een verdere toekomst. De mogelijke afname in de dekkingsgraad van de brandweer is dus niet 2,03% na het invoeren van de Versnelde aanpak, maar als alle straten binnen het gehele 30 km programma teruggebracht zijn naar 30 kilometer.

We blijven met de VRU in gesprek over de impact en monitoring van de Versnelde aanpak.

Het rapport en de bijhorende raadsbrief zijn hier terug te vinden: Raadsbrief Voortgang Programma Verkeersveiligheid Utrecht.

Zoals ook uit het onderzoek blijkt heeft het verlagen van de maximum snelheid op busroutes mogelijk effect op de doorstroming van het openbaar vervoer op 1 of meerdere routes. Gemeente en provincie spannen zich in om elders in het netwerk maatregelen te treffen die het verlies aan rijtijd zo nodig compenseren.

Op 54 van de 241 straten binnen de Versnelde 30 kilometer aanpak rijdt het OV. Uit de gegevens van de vervoerder is op dit moment nog niet inzichtelijk wat de huidige snelheid van de bussen is op deze 54 specifieke straten. Hierdoor is het op dit moment niet mogelijk om het mogelijke reistijdverlies op deze straten te berekenen. We stellen in samenwerking met de vervoerder en provincie een monitoringsplan op om de effecten kwantitatief te kunnen meten. Onderdeel van dit monitoringsplan is een aanpak van de beheersing van de effecten op het openbaar vervoer. Het monitoringsplan, inclusief bijbehorende aanpak is in het najaar 2025 gereed.

We zijn in gesprek met de Provincie en vervoerder om te kijken naar eventuele mogelijkheden voor specifieke mitigerende maatregelen bij buslijnen waarvan straten versneld naar 30 kilometer worden gebracht.

Principemaatregelen Versnelde aanpak
Bij de Versnelde aanpak 30 kilometer voeren we 30 kilometer in aan de hand van principemaatregelen. Deze zijn gebaseerd op de CROW- inrichtingskenmerken voor een 30 kilometer uitstraling.

1. Bebording
Op alle straten wordt de 50 kilometer bebording vervangen door 30 kilometer bebording.

- Het uitgangspunt is om alle straten op te nemen in een 30 kilometer zone.
- Op bepaalde plekken zoals op brede doorgaande straten herhalen we 30 kilometer per uur. Dit doen we met een bord of met markering. Als er een herhalingsbord staat, komt er geen herhalings-markering op de weg, en andersom. Het uitgangspunt is om markering op het wegdek toe te passen.

2. Poortconstructies

Door middel van een duidelijke poortconstructie herinneren we weggebruikers op bredere doorgaande straten aan de 30 kilometer snelheid.

- De poortconstructie bestaat uit: zonebord 30 kilometer en dubbele streep en 30 markering zonder rand op het wegdek. Conform de CROW richtlijnen.
- De poortconstructie staat bij het begin van een 30 kilometer zone op een logische plek, bijvoorbeeld direct na een kruispunt of waar de vrijliggende fietspaden verdwijnen.



Voorbeeld poortconstructie op Prinses Irenelaan

3. Herhaling 30 markering op het wegdek

De locaties waar 30 markering wordt toegepast zijn:

- Op overgangen tussen twee verschillende type straten, bijvoorbeeld tussen een woonwijkstraat met klinkers naar een bredere doorgaande weg met asfalt. N.B. We passen dit niet toe na elke zijstraat, maar wel regelmatig en op logische plekken na (drukkere) kruisingen.
- Er is nu geen criteria voor herhalingsbord of markering. Maar onze voorkeur heeft om markering te doen bij herhaling, liever niet aanvullend met borden. Markering op het wegdek zie je sneller dan borden langs de kant van de weg.
- We verwachten dat na enige tijd gewenning plaatsvindt waardoor herhalings-borden en -markering minder nodig zijn.

4. Geen as-markering

- As-markering wordt verwijderd op straten waar nu as-markering aanwezig is. As-markering werkt snelheidsverhogend en past niet bij de uitstraling van een 30 kilometer straat. Op geloofwaardige 30 km/u straten is geen as-markering aanwezig (CROW-richtlijnen).

5. Geen dichte fietsmarkeringen

- Op drie straten zijn smalle fietsstroken met dichte (doorgetrokken) markering aanwezig. Deze markering werkt snelheidsverhogend. Daarom gaan we op straten waar dit mogelijk is de markering weghalen en nieuwe ‘open’ markering terugplaatsen.
- In een aantal gevallen plaatsen we deze markering zo terug dat de fietsstrook ook breder wordt. Dit gebeurt op een beperkt aantal straten, zoals de Humberdreef. Als we dit doen, voorzien we het extra toegevoegde gedeelte van een rode coating.
- Gedeeltes van de straat Oudwijk vormen een uitzondering. Deze eenrichtingsstraat heeft een gesloten fietsstrook aan een kant. We halen deze volledig weg en voegen geen nieuwe (open) fietsstrook toe, omdat volgens de inrichtingskenmerken dit niet nodig is.
- Wanneer de fietsstrook verbreed wordt voegen we fietssymbolen toe in de fietsstrook indien deze nog niet (voldoende) aanwezig zijn.



Sfeerimpressie Catharijnesingel waarbij principemaatregelen 3, 4 en 5 zijn toegepast

Communicatie aanpak
Het succes van de Versnelde aanpak 30 kilometer hangt niet alleen af van het invoeren zelf. Het plaatsen van borden en het aanpassen van straten moet worden ondersteund met communicatie. Zo kunnen we meer draagvlak creëren voor de maatregel, met natuurlijk als uiteindelijke doel dat verkeersdeelnemers zich aan de nieuwe maximum gestelde snelheid houden.

In september 2023 is het communicatieconcept en bijbehorende campagne ‘030 gaat voor 30’ gelanceerd. Dit concept hergebruiken we in 2025 en 2026. De boodschap wordt aangescherpt en toegespitst naar de Versnelde aanpak 30 kilometer. In samenwerking met een communicatie- en vormgevingsbureau ontwikkelen we een communicatiecampagne. De communicatiemiddelen die we inzetten voor deze campagne zijn nog niet definitief besloten, maar de focus ligt op communicatie in de fysieke ruimte. Dus daar waar de weggebruikers zijn. Denk aan bouwhekdoeken, tekstkarren, straatbanners en posters. Daarnaast is de campagne ook online terug te vinden, denk hierbij aan advertenties op sociale media, digitale nieuwsbrieven en natuurlijk de website van gemeente Utrecht.

Communicatie over de invoering van 30 kilometer vindt in spoor 1 binnen de projecten zelf plaats. We gebruiken bij herinrichtingsprojecten een kernboodschap voor invoering 30 kilometer, zodat dit bij alle communicatiemiddelen (zoals wijkberichten of webpagina's) genoemd wordt.

Monitoring
Spoor 1:
Voor de straten in spoor 1 wordt de monitoring gedaan op projectniveau. De keuze voor hoe er gemonitord wordt en op welke momenten, wordt gemaakt binnen het project. Deze is afhankelijk van de omvang van de ingreep en het belang van de straten voor bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer.

Spoor 2:
De Versnelde aanpak 30 kilometer is een stadsbrede aanpak, daarom is hiervoor een monitoringsplan opgesteld. We monitoren de effecten van spoor 2 aan de hand van zeven thema’s:
1. aantal verkeersslachtoffers,
2. gereden snelheid,
3. verkeersintensiteiten,
4. geluid,
5. opkomsttijden brandweer,
6. rijtijd openbaar vervoer en
7. ervaringen van bewoners

We toetsen of de aanpak bijdraagt aan een verbetering van de (ervaren) verkeersveiligheid in de stad. Op basis van de resultaten kunnen we – als het nodig is – bijsturen door extra maatregelen te nemen. Hiervoor is eenmalig €500.000 gereserveerd.

Het belangrijkste doel van het invoeren van 30 kilometer is het verbeteren van de verkeersveiligheid op straat. Dit meten wij aan de hand van de ontwikkeling van het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers en de gereden snelheid. Daarnaast onderzoeken we het effect op geluidshinder.

We monitoren doorlopend de effecten van de invoering van 30 kilometer. Een jaar na invoering informeren we de gemeenteraad met een rapportage (2e helft 2027). Daarnaast sturen we de gemeenteraad in het najaar van 2026 een tussentijdse update met een terugblik op de invoering van de Versnelde aanpak 30 kilometer en de eerste effecten op de gereden snelheden.

Handhaving
Wij spannen ons in voor meer verkeershandhaving om de pakkans bij verkeersovertredingen en onveilig verkeersgedrag te vergroten. De capaciteit bij de politie en het aantal beschikbare flitspalen voor Utrecht vanuit CVOM (Centrale Verwerking Openbaar Ministerie) is beperkt.

Het CVOM is eigenaar van alle automatische verkeershandhavingsmiddelen (VHM). In december 2024 heeft het CVOM aangekondigd dat het voortaan mogelijk is flitspalen in te zetten op straten waar een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur geldt.

We vragen flitspalen op 30 kilometer straten aan. Het CVOM kijkt vervolgens of een locatie geschikt is: rijdt er voldoende verkeer, ligt de gereden snelheid hoog en is er sprake van verkeersveiligheidsrisico's. Bij de toekenning houdt het CVOM rekening met de landelijke verdeling van flitspalen. Op dit moment is het daarom nog niet bekend waar flitspalen op 30 kilometer wegen worden geplaatst.

Handhaving is een belangrijk onderdeel om de snelheid verder omlaag te brengen en daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren. Wij zijn regelmatig in gesprek met politie en het CVOM over de handhavingsmogelijkheden.

Kosten Uitvoeringsprogramma
Bij de voorjaarsnota 2018 is een budget van 1 miljoen euro per jaar structureel toegekend voor '30 km impuls' binnen het programma Duurzame Bereikbaarheid (investeringsbudget MPB).

De kosten van dit Uitvoeringsprogramma zijn gedekt en opgenomen in het MPB.

Door het toevoegen van de versnelde aanpak geven we in 2026 en 2027 meer geld uit dan het miljoen per jaar. Dit geld compenseren we vanaf 2029.

Planning
1. Werkbezoek raad over het Uitvoeringsprogramma 30 km op 24 juni
2. Bebordingsplan en uitvoeringstekeningen opstellen
3. Verkeersbesluiten opstellen en publiceren
4. Op 3 maart 2026 hebben alle straten binnen de Versnelde aanpak een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.
5. Vanaf 3 maart passen we belijning aan en voegen 30 markering toe.
6. Monitoringsrapportage Versnelde aanpak (2e helft 2027)

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	4899
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	25 september 2025
Agendapunt	3.10
Titel	(Beheerde) Speeltuinen en speelplekken
ID	5127
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Schilderman
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	25 september 2025

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2025, NUMMER 28

Datum	28 maart 2025
Van	College B&W
Behandeld door	Ina Massop en Bonnie de Beer
E-mailadres	m.bos@utrecht.nl
Kenmerk	30212719
Beleidsveld	Openbare ruimte

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2025 nummer 28 van Nadia Stylianou van D66 mede namens Hester van Assen van PvdA van 21 februari 2025 over Stoer spelen en Bewegen.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Is het college bekend met het concept stoer spelen? Ziet zij hierin ook de meerwaarde voor de ontwikkeling van kinderen?
***Antwoord* 1**
Ja, wij zijn bekend met het concept ‘stoer spelen’, onder de noemer ‘risicovol spelen’. Bij risicovol spelen gaan kinderen aan de slag met spannende, uitdagende en avontuurlijke activiteiten, waarbij een risico bestaat op een (kleine) verwonding. De meerwaarde van risicovol spelen zit in het ontdekken, het opzoeken van grenzen en de opwinding, spanning en trots die dit met zich meebrengt. Door het ervaren van risicovolle situaties tijdens risicovol spelen, ontwikkelen kinderen cognitieve vaardigheden om de juiste afwegingen te maken wanneer een risicovolle situatie zich opnieuw voordoet. Dit vergroot hun onafhankelijkheid en zelfvertrouwen.

Vanaf juli 2023 zijn 9 Utrechtse beheerde speeltuinen actief bezig met ‘avontuurlijk spelen’ onder begeleiding van Martin van Rooijen, pedagoog en specialist risicovol spelen. Hij doet onderzoek naar de meerwaarde van risicovol spelen voor kinderen en de dilemma's die professionals en andere opvoeders ervaren bij het faciliteren hiervan.

Vraag 2
In hoeverre wordt er bij de inrichting van speelplekken in Utrecht rekening gehouden met het belang van uitdagend en avontuurlijk spelen?

***Antwoord* 2**
Vanuit het huidige beleid Spelen in je eigen buurt (maart 2022)' hechten we belang aan onder andere 'spelen in het groen', 'informeel spelen[1]' en 'veilig spelen'. We willen als gemeente spelen in het groen stimuleren, omdat dit uitdagend is, en de mogelijkheid biedt om risico's op te zoeken en avontuurlijke speelvormen aan te bieden.

De beheerde speeltuinen die meedoen aan het project 'avontuurlijk spelen' hebben ieder een eigen uitwerking hiervan. Zo staat er bij de ene speeltuin een container vol met materialen waar kinderen op vaste tijden onder begeleiding lekker kunnen aanrommelen, en heeft de andere speeltuin een afgeschermd gebied waar verschillende materialen liggen en waar ze bijpassend gereedschap kunnen lenen om onder toeziend oog hutten te bouwen of andere zelf bedachte knutselwerken te maken.

Vraag 3
Zijn er specifieke locaties of projecten in Utrecht waar al invulling wordt gegeven aan de principes van stoer spelen in de openbare ruimte? Zo ja, waar?
***Antwoord* 3**
Ja. Vanaf april 2023 worden in verschillende speeltuinen trajecten uitgerold met 'loose parts', losse spullen zoals autobanden, kratjes en planken, waarmee kinderen kunnen spelen en hun fantasie de vrije loop kunnen laten. Deze trajecten worden uitgevoerd door de bestuurders/vrijwilligers van de beheerde speeltuinen samen met DOCK en Martin van Rooijen, met ondersteuning van gemeente Utrecht. Tot nu toe doen de volgende speeltuinen mee: Bankaplein, Fort Luna, de Kameleon, de Boog, Voorn, de Watergeus, de Speelboom, Noordse Park en de Bloesem.

Vraag 4
In Utrecht zetten we met ons speelbeleid in op groene en natuurspeelplekken, hoe verhoudt dit zich tot het stoer spelen uit het initiatiefvoorstel? Hoe staat het met de uitvoering van die groene en natuurspeelplekken?
***Antwoord* 4**
Ons speelbeleid op groene en natuurspeelplekken kunnen uitnodigen tot risicovol spelen. Op dit moment staat er geen groene of natuurspeelplek op het uitvoeringsprogramma voor dit jaar. Momenteel wordt Park Leeuwesteyn gerealiseerd, waar het spelen in het groen is ingepast. Een paar jaar terug is het Maasplein heringericht tot een natuurlijke, groene speelomgeving.

Vraag 5
Wat zijn de huidige eisen en restricties (bijv. speelcatalogus, risico's op formele toestellen, noodzaak voor ondervloeren) omtrent het nieuw aanleggen van speeltuinen?
***Antwoord* 5**
Voor het plaatsen van (speel)toestellen geldt altijd het Warenwetbesluit Attracties en Speeltoestellen (WAS), en -ook- stoere speelplekken moeten altijd voldoen aan de veiligheidseisen. Toestellen/speelaanleidingen dienen te voldoen aan het WAS óf te zijn gecertificeerd conform NEN 1176. Het is ook mogelijk om een gehele (natuurlijke) speelplek (al op basis van ontwerp) conform de NEN 1176 te certificeren. Dit is een gebruikelijk instrument om natuurlijke speelaanleidingen (& -toestellen) te keuren & certificeren op aanvaardbaar risico. Ook is hiermee duidelijk wat de gestelde eisen zijn aan beheer en onderhoud. Het WAS geldt overigens niet per se op alle (sport-/speel) plekken; er zijn ook speelbossen/groenplekken/urban uitdagingen. Daarnaast is binnen de hekken van

[1] Formele speelruimte is openbare ruimte die als speelruimte bestempeld en aangelegd is en ook als zodanig onderhouden wordt. Informele speelruimte is openbare ruimte die als speelruimte gebruikt wordt maar hier niet specifiek voor is ingericht, zoals trottoirs, plantsoenen, slootkanten of de straat in woonerven.

een speeltuin(vereniging) vaak meer mogelijk, zoals in bouwspeeltuinen waar stoer spelen en spelen met losse materialen gestimuleerd en gefaciliteerd wordt.

Vraag 6
Is het mogelijk om bij aanbestedingen van speeltoestellen en valondergronden stoer spelen als criteriumpunt op te nemen? Of zitten hier restricties op?
***Antwoord* 6**
Een natuurlijke of stoere speelomgeving komt vaker niet dan wel uit een (speeltoestellen)catalogus.

In de aanbestedingen voor speeltoestellen en valondergronden moeten we het WAS hanteren. Wij selecteren onze leveranciers -verder- op basis van kwaliteit op verschillende vlakken. Zoals stedelijk gebruik, levertijden, verkrijgbaarheid onderdelen voor onderhoud.

Vraag 7
Welke rol speelt aansprakelijkheid van de gemeente bij het plaatsen van speeltuinen?
***Antwoord* 7**
We willen als gemeente een goede gastvrouw zijn en hebben ons aan de landelijke wetgeving te houden, om veilige speelplekken te maken. Voor formele speelplekken is het WAS van toepassing met behoorlijk strikte normen en eisen. Dit is ook de reden waarom particuliere speeltoestellen in de openbare ruimte, die niet gecertificeerd zijn of aan het WAS voldoen, niet toegestaan zijn, omdat de gemeente verantwoordelijk is voor alle objecten in de openbare ruimte.
Het is onze verantwoordelijkheid om te zorgen voor vellige speelplekken, omdat de aansprakelijkheid bij ons als gemeente ligt. Dit is dan ook een belangrijk thema bij de uitwerking van risicovol spelen.

Vraag 8
Hoe kijkt het college aan tegen het accepteren van een ‘aanvaardbaar risico’ bij speelplekken, zoals in Amsterdam is voorgesteld? Is het college bereid om risico acceptatie bij spelen onder de loep te nemen?
***Antwoord* 8**
‘Buiten spelen’ is niet voorbehouden aan een speelplek. Spelen in je eigen buurt gaat ook over lekker op straat ravotten, als kind je eigen plan (mogen) trekken, stoep op, stoep af, je fantasie te gebruiken en eigen pad te kiezen. Lekker in bomen klimmen, over een sloot springen, in struiken spelen. De informele speelruimte in de buurt moet hiertoe uitnodigen. Voor formele speelplekken geldt het WAS. Voor het groen en openbare ruimte geldt het Handboek Openbare Ruimte. Natuurlijke speelplekken in het groen en openbare ruimte vallen niet onder het WAS. In het handboek Openbare Ruimte zijn geen specifieke normen opgenomen voor natuurlijke speelplekken, behalve dat goed nagedacht moet worden over veiligheid en onderhoud. Het college is bereid om risico acceptatie bij spelen mee te nemen in de afwegingen, zie ook het antwoord op vraag 11.

Vraag 9
Is er in Utrecht ook een tweede plaatsingscheck naast een AKI goedkeuring? Zo ja, worden goedgekeurde speeltoestellen daardoor bij een tweede check nog aangepast terwijl ze wel al AKI goed gekeurd zijn? Zo ja, waar zien die aanpassingen meestal op?
***Antwoord* 9**
Het merendeel van de speeltoestellen dat geplaatst wordt, is gecertificeerd door de leverancier. Wanneer een speeltoestel geplaatst wordt zonder certificering (dit is vaak maatwerk) vindt er altijd een keuring plaats op locatie om de keuring te doen. Na realisatie van de speelplek vindt er altijd een opleverinspectie plaats van de gehele speellocatie, waarbij de speelplek pas wordt vrijgegeven als de hele locatie voldoet aan de huidige wet- en regelgeving conform het WAS.

Vraag 10
Wordt er op dit moment samengewerkt met scholen, kinderopvangen en welzijnsorganisaties om het belang van (uitdagend) buitenspelen onder de aandacht te brengen? Zo ja, hoe vindt deze samenwerking plaats?
***Antwoord* 10**
Ja. Veel samenwerking vindt plaats in specifieke projecten zoals 'Mee doen op straat' en de 'Nationale Buitenspeeldag'. Bij Mee doen op straat worden met een 'speelmeebus' wekelijks op verschillende pleinen en straten sport- en spelactiviteiten georganiseerd. De doelstelling van deze activiteiten is dat kinderen en jongvolwassenen veilig en vreedzaam op pleinen en op straat in hun omgeving kunnen spelen en sporten. Komende zomer (2025) heeft de speelmeebus in Kanaleneiland en Overvecht loose parts voor stoer spelen bij zich.
Vanaf januari heeft de avonturenclub van de brede school in Overvecht samen met een groep kinderen een aantal weken op rij avonturen beleefd rond de Stadsboerderij Gagelsteede.
Tijdens de Nationale Buitenspeeldag (dit jaar op 11 juni) worden kinderen aangemoedigd om buiten te spelen, te bewegen en de natuur te ontdekken. Op sommige plaatsen worden straten afgesloten voor verkeer zodat kinderen veilig kunnen rennen, fietsen, hinkelen en nog veel meer.

Vraag 11
Is het college bereid te onderzoeken of er bij de uitvoering van het speelbeleid voorkeur kan worden gegeven aan het bouwen van stoere speelplekken?
***Antwoord* 11**
Wij zijn bereid te onderzoeken of er bij de uitvoering van het speelbeleid voorkeur kan worden gegeven aan het bouwen van stoere speelplekken. Niet elke locatie leent zich echter voor een (voornamelijk) stoere inrichting en niet alle ouders vinden het fijn om hun kind te laten spelen op een risicovolle speelplek. Bij elke nieuwe speelplek of herinrichting van een bestaande speelplek hebben we als doel een plek te creëren met een zo hoog mogelijke speelwaarde. 'Stoer spelen' wordt daarbij - nu ook al- in de afwegingen meegenomen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen Met stoer spelen leer je vallen en opstaan

20 februari 2025

Door digitalisering en verstedelijking neemt het buitenspelen onder kinderen af. Een onwenselijke ontwikkeling, ook vanwege de toename van overgewicht, diabetes en slechtziendheid onder kinderen. Om buitenspelen meer aan te moedigen, is in Amsterdam het initiatiefvoorstel ‘Stoer spelen; het recht voor ieder kind om zich een buil te vallen’ ingediend.[2] Stoer spelen houdt in dat kinderen buitenspelen op een spannende, uitdagende en avontuurlijke manier, met een klein risico op een bult of wondje. Bijvoorbeeld spelen op hoogte, op snelheid of met water. Dit type spelen draagt bij aan de motorische ontwikkeling, sociale vaardigheden, het overwinnen van angsten en het ontwikkelen van doorzettingsvermogen bij kinderen.

Vragen:

1. Is het college bekend met het concept stoer spelen? Ziet zij hierin ook de meerwaarde voor de ontwikkeling van kinderen?
2. In hoeverre wordt er bij de inrichting van speelplekken in Utrecht rekening gehouden met het belang van uitdagend en avontuurlijk spelen?
3. Zijn er specifieke locaties of projecten in Utrecht waar al invulling wordt gegeven aan de principes van stoer spelen in de openbare ruimte? Zo ja, waar?
4. In Utrecht zetten we met ons speelbeleid in op groene en natuurspeelplekken, hoe verhoudt dit zich tot het stoer spelen uit het initiatiefvoorstel? Hoe staat het met de uitvoering van die groene en natuurspeelplekken?
5. Wat zijn de huidige eisen en restricties (bijv. speelcatalogus, risico's op formele toestellen, noodzaak voor ondervloeren) omtrent het nieuw aanleggen van speeltuinen?
6. Is het mogelijk om bij aanbestedingen van speeltoestellen en valondergronden stoer spelen als criteriumpunt op te nemen? Of zitten hier restricties op?
7. Welke rol speelt aansprakelijkheid van de gemeente bij het plaatsen van speeltuinen?
8. Hoe kijkt het college aan tegen het accepteren van een ‘aanvaardbaar risico’ bij speelplekken, zoals in Amsterdam is voorgesteld? Is het college bereid om risico acceptatie bij spelen onder de loep te nemen?
9. Is er in Utrecht ook een tweede plaatsingscheck naast een AKI goedkeuring? Zo ja, worden goedgekeurde speeltoestellen daardoor bij een tweede check nog aangepast terwijl ze wel al AKI goed gekeurd zijn? Zo ja, waar zien die aanpassingen meestal op?
10. Wordt er op dit moment samengewerkt met scholen, kinderopvangen en welzijnsorganisaties om het belang van (uitdagend) buitenspelen onder de aandacht te brengen? Zo ja, hoe vindt deze samenwerking plaats?
11. Is het college bereid te onderzoeken of er bij de uitvoering van het speelbeleid voorkeur kan worden gegeven aan het bouwen van stoere speelplekken?

[2] D66 Amsterdam — Maak buitenspeelplekken aantrekkelijk: ‘stoer spelen en ravotten is goed en leuk’

Gesteld door:

- Nadia Stylianou, D66
- Hester Assen, PvdA

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2025, NUMMER 63

Datum	20 mei 2025
Van	College B&W
Behandeld door	Ina Massop
E-mailadres	i.massop@utrecht.nl
Kenmerk	30280115
Beleidsveld	Openbare Ruimte, Vastgoed, Jeugd en Jeugdzorg

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2025 nummer 63 van Vermeulen, M.W.C. (Maartje) (GroenLinks) van 10 april 2025 over Inclusieve Speeltuinen.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Op welke wijze is het college bezig met het inclusiever maken van speeltuinen?
Antwoord 1
De gemeente Utrecht wil dat alle kinderen in hun eigen buurt elkaar kunnen ontmoeten en samen buiten kunnen spelen. De gemeente onderschrijft volmondig het SamenSpeelAkkoord waarin staat dat samen opgroeien in de zandbak de basis is voor de inclusieve samenleving.
Utrecht beschikt over 21 beheerde speeltuinen en ruim 900 openbare speellocaties. Al deze beheerde speeltuinen zijn toegankelijk voor alle kinderen, ook voor kinderen met beperking. Speeltuin de Hoef in Leidsche Rijn is in 2017 als samenspeeltuin ingericht en voldoet aan toegankelijkheidseisen van de Gemeente Utrecht. Sinds 2020 zijn, naar aanleiding van het landelijk Samenspeelakkoord, nog vijf speeltuinen omgevormd tot samenspeeltuinen met een verhoogde speelwaarde voor zowel kinderen met als zonder beperking. Deze speeltuinen zijn in samenspraak met de doelgroep aangepast. Wij hebben hiervoor een deskundige van stichting Zet gevraagd om ons hierbij te helpen, zij heeft de nodige ervaring opgedaan bij de Speeltuinbende van Stichting Het Gehandicapte Kind.

Deze 6 speeltuinen zijn Samenspeeltuinen met een divers en uitdagend aanbod met toestellen, voorzieningen, activiteiten en andere aanpassingen waardoor álle kinderen met plezier kunnen spelen in de speeltuin. Naast de samenspeeltuinen wordt bij elke aanpassing en renovatie van een bestaande openbare speelplekken actief geparticipeerd. Hierin wordt ook aandacht geschonken aan inclusiviteit van zowel de speelplek zelf als van de toestellen en waar nodig maatwerk geleverd (wanneer uit de participatie blijkt dat op een plek een specifieke behoefte is). De uiteindelijke inrichting is afhankelijk van de wensen van omwonenden en gebruikers en beschikbaar budget.

Vraag 2
Herkent het college dat de meeste Utrechtse speeltuinen niet toegankelijk zijn voor kinderen die motorisch achterlopen of kinderen in een rolstoel? Binnen gezinnen kunnen kinderen nu vaak niet samen spelen in de speeltuin. Denk ook aan kinderen met een verstandelijke beperking waarbij rustplekken om te ontprikkelen belangrijk zijn. Wordt er ook aan kinderen gedacht die slechtzien of slecht horen met bepaalde speeltoestellen?
Antwoord 2
Het klopt inderdaad dat niet alle speeltuinen toegankelijk zijn, maar we hebben nu zes samenspeeltuinen waar kinderen met en zonder beperking samen kunnen spelen. Hiermee loopt de stad voorop op landelijk niveau. Deze samenspeeltuinen zijn verspreid over de stad en goed bereikbaar voor kinderen en gezinnen in Utrecht.

Bij de ontwikkeling van deze samenspeeltuinen is een deskundige adviseur op het gebied van samenspelen betrokken geweest. Zij heeft een "samenspeelscan" uitgevoerd, waarin rekening werd gehouden met alle vormen van beperkingen. Haar adviezen zijn meegenomen bij de inrichting en omvorming van de speeltuinen tot inclusieve speelplekken.

Het college is zich ervan bewust dat het realiseren van volledige inclusiviteit in alle speeltuinen een langdurig proces is dat tijd en betrokkenheid vergt, mede vanwege beperkte budgetten en het aantal medewerkers dat actief betrokken is bij de ontwikkeling en het beheer van speeltuinen.

Daarnaast willen wij benadrukken dat het niet wenselijk of haalbaar is om elke speeltuin in de stad volledig toegankelijk te maken. Het uitgangspunt is dat speeltuinen plekken blijven waar iedereen zich welkom voelt. Dit betekent dat de speelomgevingen zodanig worden ingericht dat ze inclusief zijn, zonder dat ze zodanig worden aangepast dat kinderen zonder beperkingen het gevoel krijgen dat de speeltuin niet voor hen bedoeld is.

Vraag 3
Er zijn momenteel 5 speeltuinen aangesloten bij het samenspelnetwerk. Wij ontvangen signalen dat dit aantal stagneert. Herkent het college dit?
Antwoord 3
De gemeente Utrecht ondertekende in 2020 het SamenSpeelAkkoord en heeft zich verbonden aan de ambitie om vijf speeltuinen te transformeren tot samenspeeltuinen. Daarnaast was de Natuurspeeltuin De Hoef in 2017 al aangelegd als samenspeeltuin. Daarmee telt Utrecht momenteel in totaal zes (niet 5) samenspeeltuinen. Er is geen sprake van een afname.
De gemeente heeft destijds een eenmalig budget van meer dan €300.000 beschikbaar gesteld om het samen spelen in de beheerde speeltuinen te faciliteren. De fysieke en sociale aanpassingen die nodig zijn om een speeltuin toegankelijk te maken, vergen aanzienlijke investeringen. Gezien het huidige budget voor de beheerde speeltuinen is het op dit moment niet mogelijk om meer speeltuinen te omvormen tot samenspeeltuinen. Wel wordt bij vervangingen van speeltoestellen expliciet rekening gehouden met inclusiviteit; dit wordt meegenomen als norm bij de aanschaf van nieuwe toestellen.

Vraag 4
Ook speeltuinen die genoemd worden binnen het samenspeelnetwerk zijn niet volledig inclusief, denk aan speeltoestellen, rustruimtes om te ontprikkelen, gehandicaptentoilet met liggend verschoonplekken. Is het college hiervan op de hoogte en volgen hier acties uit?
Antwoord 4
Zoals ook vermeld in de beantwoording op vraag 2, is het niet wenselijk of haalbaar om elke speeltuin in de stad volledig toegankelijk voor alle beperkingen te maken. Speeltuinen dienen een plek te zijn

voor diverse doelgroepen en moeten uitnodigend zijn voor alle kinderen, zodat zij zich welkom voelen en volop kunnen genieten van hun speelplezier.
Om de toegankelijkheid van de speeltuinen verder te verbeteren, worden speeltuinen via de gemeente en samenwerkingspartners zoals stichting DOCK en Vereniging Dwarsverband aangemoedigd gebruik te maken van beschikbare subsidiemogelijkheden voor toegankelijkheid.

Vraag 5
Wordt er bij speeltoestellen rekening gehouden met wat bredere glijbanen en grotere schommels zodat meer kinderen ze kunnen gebruiken en ouders of begeleiders samen met het kind ergens in kunnen als het kind het vanwege beperking spannend vindt of de nabijheid zoekt?
Antwoord 5
In de Ontwerpvisie Speelruimte Utrecht: Spelen in je eigen buurt is aangegeven dat Utrecht zich inzet voor divers ingerichte speelomgevingen en dat er prioriteit wordt gegeven aan inclusief spelen. De ambitie is om steeds meer speeltoestellen en speelplekken toegankelijk te maken voor kinderen en ouders met een beperking. Dit omvat onder andere het aanleggen van verharde paden op losse ondergrond, verlaagde stoepen, bankjes en aangepaste speeltoestellen. Bij vervangingen van speeltoestellen in de beheerde speeltuinen wordt expliciet rekening gehouden met toegankelijkheid, zodat de nieuwe toestellen ook geschikt zijn voor kinderen met een beperking.

Vraag 6
Kan het college toezeggen Jantje Beton, Stichting het Gehandicapte Kind of ervaringsdeskundigen die zich bezighouden met inclusief spelen te betrekken bij de nieuwe speeltuinvisie?
Antwoord 6
We werken niet aan een nieuwe speeltuinvisie. Ontwerpvisie Speelruimte Utrecht: Spelen in je eigen buurt is in maart 2022 vastgesteld. In deze ontwerpvisie is o.a. aandacht besteed aan de beheerde speeltuinen en inclusiviteit en toegankelijkheid. We werken wel aan een herziening van de beleidsregel voor de subsidies voor de beheerde speeltuinen. Deze herziening betreft vooral een aanpassing van de regeling om deze beter af te stemmen op de huidige regelgeving en om verschillende beleidsregels op een slimme manier te combineren.
Wij onderschrijven het belang van goede samenwerking met deskundigen om inclusieve speelomgevingen te stimuleren. In de praktijk verloopt deze samenwerking al goed, mede dankzij onze partners zoals stichting DOCK, vereniging Dwarsverband en de verzelfstandigde speeltuinen. Zij weten de weg naar organisaties als Jantje Beton, Stichting Het Gehandicapte Kind, WheelchairSkillsTeam en In Contact Bijzonder en andere organisaties goed te vinden.

Wij zetten ons in om samen spelen voor álle kinderen mogelijk te maken. Daarbij maken wij gebruik van de kennis en ervaring van organisaties en ervaringsdeskundigen die zich bezighouden met inclusiviteit in speeltuinen. Bijvoorbeeld, bij de inrichting van vijf samenspeeltuinen is samengewerkt met adviseur inclusie en samenspelen van Stichting Zet. Voor de organisatie van Samenspeeluitjes en de Samenspeelkaravaan is samengewerkt met het WheelchairSkillsTeam, In Contact Bijzonder en Stichting Het Gehandicapte Kind.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen Inclusieve speeltuinen

10 April 2025

Elk kind wil kunnen spelen. Het is zelfs een kinderrecht, verankerd in artikel 31 van het VN-Verdrag Kinderrechten. Het is daarom belangrijk dat er voldoende plekken zijn om te kunnen spelen, ook in een verdichtende stad. Gelukkig zijn er in Utrecht beheerde speeltuinen, speelplekjes en groene schoolpleinen. Daar zijn wij blij mee. Ook zijn er enkele speeltuinen die onderdeel zijn van het samenspeelnetwerk[1], onder andere speeltuin de Hoef. Toch hebben we eigenlijk te weinig buitenruimte en zijn de meeste speeltuinen niet voor ieder kind toegankelijk.[2]

Vragen:

1. Op welke wijze is het college bezig met het inclusiever maken van speeltuinen?
2. Herkent het college dat de meeste Utrechtse speeltuinen niet toegankelijk zijn voor kinderen die motorisch achterlopen of kinderen in een rolstoel? Binnen gezinnen kunnen kinderen nu vaak niet samen spelen in de speeltuin. Denk ook aan kinderen met een verstandelijke beperking waarbij rustplekken om te ontprikkelen belangrijk zijn. Wordt er ook aan kinderen gedacht die slechtzien of slecht horen met bepaalde speeltoestellen?
3. Er zijn momenteel 5 speeltuinen aangesloten bij het samenspelnetwerk. Wij ontvangen signalen dat dit aantal stagneert. Herkent het college dit?
4. Ook speeltuinen die genoemd worden binnen het samenspeelnetwerk zijn niet volledig inclusief, denk aan speeltoestellen, rustruimtes om te ontprikkelen, gehandicaptentoilet met liggend verschoonplekken. Is het college hiervan op de hoogte en volgen hier acties uit?
5. Wordt er bij speeltoestellen rekening gehouden met wat bredere glijbanen en grotere schommels zodat meer kinderen ze kunnen gebruiken en ouders of begeleiders samen met het kind ergens in kunnen als het kind het vanwege beperking spannend vindt of de nabijheid zoekt?
6. Kan het college toezeggen Jantje Beton, Stichting het Gehandicapte Kind of ervaringsdeskundigen die zich bezighouden met inclusief spelen te betrekken bij de nieuwe speeltuinvisie?

[1] SamenSpeelNetwerk | Onbeperkt spelen.
[2] SV 2024 nr. 82 Ruimte voor groen bij scholen (met antwoord) - U-reka Gemeente Utrecht; Gemeenten nemen nieuwe norm schoolpleingrootte niet mee in beleid | KRO-NCRV

Gesteld door:

- Maartje Vermeulen, GroenLinks
- Jeroen Bart, GroenLinks
- Hester Assen, PvdA
- Hans Geleijns, D66
- Charlotte Passier, Volt
- Rien van den Broek, UtrechtNU

Mondelinge vragen ‘Rijen kinderen bij rommelspeeltuin Fort Luna’

10 april 2025

Vragen:

Vorige week is de Avonturenspeeltuin weer van start gegaan.[1] Dit is een project waarbij een deel van de speeltuin extra avontuurlijk is ingericht en kinderen ook even zonder ouderlijk toezicht kunnen spelen. Er stonden rijen met kinderen.

In de gemeente Utrecht doen we al veel met avontuurlijk spelen, zoals ook terugkomt in de beantwoording van de schriftelijke vragen over ‘stoer spelen’[2]. Alleen is het onze fracties nog niet duidelijk of het stoer spelen en rommelspeeltuinen zoals bij Fort Luna worden meegenomen in de speelvisie 2025.

Juist omdat dit soort initiatieven nu tijdelijk zijn, maar we dit graag structureel zouden zien, hebben we de volgende vragen.

1. Ziet het college het belang van dergelijke speeltuinen?
2. Op welke wijze ondersteunt en stimuleert het college initiatieven zoals de rommelspeeltuin bij Fort Luna?
3. Neemt het college deze vorm van spelen mee in de speeltuinvisie 2025, waar momenteel aan gewerkt wordt.
4. Staat het college open om te verkennen hoe we alle verschillende soorten speeltuinen, waaronder rommelspeeltuinen en natuurspeeltuinen, die onze gemeente rijk is nog beter in beeld brengen, naast de algemene informatie op de website?
5. We hebben gelezen dat Utrecht in de top 3 staat van meest speelvriendelijke gemeenten van Nederland. Wat ons betreft iets om trots op te zijn en een stimulans hier verder op door te ontwikkelen. Hoe kijkt het college hiernaar?

Gesteld door:

- Maartje Vermeulen, GroenLinks
- Anne Sasbrink, Partij voor de Dieren
- Hans Geleijns, D66

[1] Avonturen Speeltuin Utrecht

[2] Schriftelijke vragen ‘Met stoer spelen leer je vallen en opstaan’ 20 februari 2025, Document Viewer - U-reka Gemeente Utrecht

mulier instituut



Uitdagende speelplekken voor kinderen

Een samenspel van factoren volgens literatuur, professionals en kinderen

Lisa Wilderink | Tessa ten Tije | Amika Singh

Mulier Instituut | 2025

Uitdagende speelplekken voor kinderen

Een samenspel van factoren volgens literatuur, professionals en kinderen

Met steun van het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport

Mulier Instituut
Lisa Wilderink
Tessa ten Tije
Amika Singh

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met het Mulier Instituut.

© Mulier Instituut
Utrecht, 18 februari 2025
www.mulierinstituut.nl
info@mulierinstituut.nl

Disclaimer
U mag delen uit deze publicatie overnemen op voorwaarde van bronvermelding: auteur(s), de titel van de publicatie en het jaar van uitgave.
Er gelden gebruiksvoorwaarden voor de foto's in deze publicatie. Neem foto's daarom niet over zonder toestemming van het Mulier Instituut.

Over ons

Het Mulier Instituut doet sportonderzoek voor beleid en samenleving. Voor overheden, maatschappelijke organisaties, onderwijsinstellingen, sportorganisaties en bedrijven onderzoeken we allerlei thema's op het gebied van sport en sportief bewegen: van de sportdeelname van (groepen) Nederlanders tot de motorische vaardigheden van kinderen, en van diversiteit en inclusie in de sport tot de economische impact van sportevenementen.

Het Mulier Instituut is een onafhankelijke stichting zonder winstoogmerk.

Ons doel is bijdragen aan goed onderbouwd beleid, gericht op de bevordering van sport, sportief bewegen en versterking van de sportsector. Dit doen we op verschillende manieren:

We verzamelen data en monitoren de Nederlandse sportsector en beleidsprogramma's.

We ontwikkelen kennis en onderzoeksmethoden via verkennende en verdiepende studies.

We duiden onderzoeksuitkomsten en vertalen deze naar de beleidspraktijk.

We onderbouwen beleidsbeslissingen met expertise en advies.

We bieden gevraagd en ongevraagd duiding en reflectie in de rol van 'kritische vriend' van de sportsector.

We zetten ons in voor de bevordering van de sportwetenschap.

Inhoudsopgave

Uitdagende speelplekken voor kinderen

Samenvatting		**5**
1	**Inleiding**	**7**
1.1	Achtergrond	7
1.2	Doelstelling en vraagstelling	9
2	**Onderzoeksmethode**	**11**
2.1	Literatuuronderzoek	11
2.2	Vragenlijsten	12
2.3	Focusgroepen	14
2.4	Buurtwandeling of tafelgesprek	14
3	**Resultaten literatuuronderzoek en vragenlijsten**	**16**
3.1	Factoren uit de internationale literatuur	16
3.2	Vragenlijsten	16
4	**Resultaten focusgroepen en kinderparticipatie**	**22**
4.1	Belangrijke factoren bij de inrichting van speelplekken	22
4.2	Andere belangrijke factoren, niet over de inrichting	29
5	**Conclusies en aanbevelingen**	**32**
5.1	Conclusies	32
5.2	Aanbevelingen	35
Bronnen		**37**
Bijlage 1 – Overzicht factoren volgens professionals		**40**
Bijlage 2 – Organisaties die hebben bijgedragen		**42**

Samenvatting

Uitdagende speelplekken voor kinderen

Inleiding

Buitenspelen draagt in belangrijke mate bij aan een gezonde ontwikkeling van kinderen. Regelmatig buitenspelen zorgt er niet alleen voor dat kinderen bewegen, maar draagt ook bij aan de ontwikkeling van bijvoorbeeld hun motorische vaardigheden, mentale gezondheid en sociaal-emotionele ontwikkeling. Omdat buitenspelen onder druk staat, is het belangrijk om inzicht te krijgen welke factoren buitenspelen bij kinderen kunnen stimuleren.

Doelstelling

Er zijn verschillende factoren die buitenspelen beïnvloeden. Onder andere de inrichting van speelplekken kan ervoor zorgen dat kinderen (meer) buitenspelen. Maar het is onduidelijk welke elementen van speelplekken kinderen uitdagen om (meer) te gaan buitenspelen. In dit onderzoek staat daarom de volgende onderzoeksvraag centraal:

Welke factoren bij de inrichting van speelplekken in Nederland dragen bij aan het stimuleren van buitenspelen van kinderen in de leeftijd van 4 tot en met 12 jaar?

Methode

Om de onderzoeksvraag te beantwoorden hebben we vier methodes gebruikt:

- een literatuuronderzoek van reviewstudies over buitenspelen;
- twee korte vragenlijsten onder professionals met expertise over buitenspelen;
- focusgroepen met professionals met expertise over buitenspelen;
- gesprekken met kinderen.

Conclusies

Over de inrichting van speelplekken concluderen we het volgende:

- Kinderen willen graag speelplekken die uitdagend zijn: hoge/grote speeltoestellen en losse materialen (zoals takken of stepjes) kunnen hieraan bijdragen. Maar professionals geven aan dat (ideeën over) veiligheidsnormen een belemmering vormen voor het ontwerpen van uitdagende en avontuurlijke speelplekken. Hiernaast is het belangrijk dat op speelplekken open ruimtes voor bijvoorbeeld fantasiespel, balsporten, fietsen of skaten aanwezig zijn.
- Variatie wat betreft speelmogelijkheden voor verschillende kinderen met verschillende behoeften is belangrijk: zowel op speelplekken als tussen verschillende speelplekken in de wijk/buurt.

- Grote speelplekken centraal in de wijk/buurt met veel verschillende speelmogelijkheden zijn aantrekkelijk voor kinderen. Maar kleine speelplekken zijn vaak dichter bij huis en daardoor beter bereikbaar. Buitenspelen gebeurt niet alleen op formele speelplekken, maar overal in de openbare ruimte: op straten, op pleinen en in parken. Professionals spreken de wens uit om beleid niet uitsluitend te richten op de inrichting van speelplekken, maar op het creëren van een speelvriendelijke (wijk-/buurt)omgeving.
- Speelplekken zijn sociale ontmoetingsplekken. Speelplekken zijn aantrekkelijker als er ook andere kinderen zijn om mee te spelen. Kinderen waarderen zitplekken op speelplekken, zoals (nest)schommels of bankjes, waarop ze kunnen 'chillen'. Ook voor ouders zijn voldoende zitplekken belangrijk.
- De ideale speelplek bestaat niet. Wat het ene kind leuk vindt, kan het andere kind juist niet of minder leuk vinden. Daarom is variatie op én tussen speelplekken erg belangrijk. Kinderen weten zelf het beste wat zij leuk en belangrijk vinden. Participatie in het ontwerpproces zorgt ervoor dat speelplekken beter aansluiten bij hun behoeften.

Wij hebben 199 factoren geïdentificeerd die van invloed zijn op buitenspelen. Slechts achttien hiervan hebben betrekking op de inrichting van speelplekken. Ook in de gesprekken met professionals en kinderen kwamen veel andere factoren ter sprake die buitenspelen beïnvloeden. Zo spelen ook sociale factoren een rol, zoals de aanwezigheid van andere kinderen om mee buiten te spelen en (stimulerende of beperkende) maatregelen van ouders.

Aanbevelingen

- Ontwikkel uitdagende en gevarieerde speelplekken, maar erken tegelijkertijd dat bij het stimuleren van buitenspelen nog veel meer factoren een rol spelen dan alleen de fysieke inrichting van formele speelplekken.
- Bied meer mogelijkheden voor het realiseren van uitdagende en avontuurlijke speelplekken.
- Houdt als ontwerper of ontwikkelaar rekening met variatie op en tussen speelplekken. Stuur als opdrachtgever hierop aan.
- Laat kinderen (echt) participeren bij het ontwerpen van speelplekken.

Hoofdstuk 1

Inleiding

Dit onderzoek richt zich op welke factoren bij de inrichting van speelplekken in Nederland bijdragen aan het stimuleren van buitenspelen van kinderen (leeftijd: 4 t/m 12 jaar). In dit eerste hoofdstuk beschrijven we de achtergrond en de doel- en vraagstelling van ons onderzoek.

1.1 Achtergrond

Belang van buitenspelen

Buitenspelen is een belangrijk onderdeel van een gezonde ontwikkeling van kinderen. Zo heeft buitenspelen een positief effect op de lichamelijke gezondheid, omdat kinderen tijdens het buitenspelen vaak bewegen (Bento & Dias, 2017). Kinderen die veel bewegen, zijn fitter en hebben meer energie (Aggio et al., 2017; Lee et al., 2021; Tremblay et al., 2015).

Ook heeft buitenspelen een positief effect op de motorische ontwikkeling van kinderen: veel en gevarieerd spelen bevordert de ontwikkeling van motorische vaardigheden (Palowski et al., 2023).

Naast deze fysieke voordelen heeft buitenspelen ook mentale gezondheidsvoordelen (Beyer et al., 2015; Cheng et al., 2022; Lambert et al., 2019; Spencer et al., 2021). Het is bekend dat buitenspelen stress en angst kan verminderen bij kinderen, wat zorgt voor ontspanning en bijdraagt aan hun welzijn.

De literatuur laat bovendien zien dat buitenspelen een positieve bijdrage levert aan de cognitieve en sociaal-emotionele ontwikkeling van kinderen. Het helpt hen bijvoorbeeld risico's in te schatten, hun grenzen te verkennen en veerkracht te ontwikkelen wanneer iets niet lukt (Boxberger & Reimers, 2019; Cheng et al., 2022). Daarnaast bevordert het creativiteit en probleemoplossend vermogen door bijvoorbeeld nieuwe spelvormen te bedenken (Beyer et al., 2015).

Samen spelen met andere kinderen versterkt bovendien sociale vaardigheden zoals samenwerken, empathie tonen en conflicten oplossen – factoren die belangrijk zijn voor het functioneren in de maatschappij (Parent et al., 2020). Verder kan buitenspelen de autonomie van kinderen versterken, doordat ze zelf beslissingen mogen nemen (Remmers et al., 2014).

Buitenspelen staat onder druk

Drie belangrijke ontwikkelingen dragen eraan bij dat kinderen steeds minder buitenspelen (Singh, Veldman & De Jonge, 2023).

Ten eerste verandert de vrijetijdsbesteding van kinderen door de beweging naar een prestatiemaatschappij (Singh, Veldman & De Jonge, 2023). De nadruk op schoolprestaties leidt tot prioritering van bijvoorbeeld huiswerk. In combinatie met

nadruk op prestatiegerichte sportbeoefening blijft er minder vrije tijd over waarin kinderen kunnen buitenspelen.

Ten tweede leidt de digitalisering van onze samenleving tot meer schermtijd bij kinderen en daarmee ook tot meer zitten en minder bewegen (Singh, Veldman & De Jonge, 2023). Daardoor houden kinderen minder vrije tijd over om buiten te spelen.

Ten derde ervaren kinderen (en hun ouders), in een steeds dichter bebouwd Nederland, minder ruimte om buiten te spelen (Singh, Veldman & De Jonge, 2023). De verstedelijking en toename van de bevolkingsdichtheid hebben een negatieve invloed op de mogelijkheden van kinderen om in hun leefomgeving te bewegen. Door deze veranderingen in de inrichting van de openbare ruimte worden kinderen steeds minder uitgenodigd en gestimuleerd om te gaan buitenspelen (Bento & Dias, 2019).

De invloed van de inrichting van de openbare ruimte

De inrichting van de openbare ruimte is dus van invloed op het buitenspeelgedrag van kinderen. Tweede Kamerleden Inge Van Dijk en Mohammed Mohandis stellen dat ze, op de beperkte speelplekken die er zijn, vooral in dichtbebouwde wijken/buurten, vaak geen kinderen zien. Zij vragen zich daarom af of de inrichting van speelplekken in de openbare ruimte wel uitdagend genoeg is voor kinderen.

Uit de literatuur blijkt dat kinderen uitdaging als een belangrijk aspect beschouwen bij het buitenspelen (Morgenthaler et al., 2023; Wenger et al., 2023). Uitdagend spelen gaat over avontuurlijk spelen. Avontuurlijk spelen (*risky play* in het Engels) is 'een vorm van spelen die spannend en opwindend is en waarbij onzekerheid, onvoorspelbaarheid en verschillende mate van risico nemen een rol spelen' (Ten Tije et al., 2024).

Of kinderen een speelplek als avontuurlijk ervaren, hangt in grote mate af van de inrichting daarvan (Farmer et al, 2017). Ook speelt de autonomie die ze krijgen en hoeveel risico ze mogen nemen van ouders, verzorgers en/of professionals een belangrijke rol.

De inrichting van speelplekken is ook relevant als het gaat over de speelwaarde (*play value* in het Engels) van speelplekken voor kinderen (Woolley & Lowe, 2013). Deze speelwaarde gaat over 'hoeveel spel eruit gehaald kan worden' en in hoeverre daarmee de emotionele, sociale, fysieke en intellectuele capaciteiten van kinderen worden benut en vergroot.

Bekend is bijvoorbeeld dat de speelwaarde van speelplekken groot is als er veel zintuigelijk waar te nemen is, zoals verschillende materialen, kleuren en geuren. Ook is de speelwaarde hoog als het spelen verschillende motorische vaardigheden vergt: bijvoorbeeld balanceren, springen, klimmen en rennen.

De inrichting van speelplekken hangt via deze speelwaarde ook samen met hoelang kinderen blijven spelen op speelplekken, hoeveel plezier zij ervaren en in hoeverre hun motorische ontwikkeling wordt gestimuleerd.

Maar niet alleen de inrichting van speelplekken beïnvloedt of kinderen buitenspelen, hoeveel zij buitenspelen en wat dit ze oplevert. Dit hangt namelijk af van het samenspel tussen veel verschillende factoren. Schermtijd (digitalisering) en de focus op huiswerk (prestatiemaatschappij) hebben we al benoemd. Maar we weten ook dat individuele kenmerken (zoals leeftijd), buurtkenmerken (zoals stedelijkheid), de sociale omgeving (zoals de aanwezigheid van andere kinderen) en de perceptie van ouders over bijvoorbeeld veiligheid ook van invloed zijn (Willeboordse et al., 2022).

Deze factoren beïnvloeden niet alleen buitenspelen, maar ook elkaar. Willeboordse et al. (2022) geven hier het volgende voorbeeld voor: *'als er meer kinderen buiten spelen, zullen ouders frequent buitenspelen ervaren als een sociale norm in de wijk waar zij zich graag aan willen conformeren. Zij zullen hun kind dan meer stimuleren om buiten te spelen. Dit heeft tot gevolg dat er nog meer kinderen in de wijk buitenspelen'*.

Hoeveel en met welke opbrengsten kinderen buitenspelen is dus het gevolg van het samenspel van factoren in een complex systeem. We focussen ons in dit onderzoek op de inrichting van speelplekken, maar willen daarbij benadrukken dat factoren bij de inrichting van speelplekken onderdeel zijn van dat complexe systeem waarin veel meer factoren meespelen die invloed hebben op buitenspelen.[1]

1.2 Doelstelling en vraagstelling

Doel

Tweede Kamerleden Inge Van Dijk en Mohammed Mohandis verzochten de regering in een motie om onderzoek te laten doen naar welke elementen speelplekken moeten bevatten om kinderen maximaal uit te dagen om buiten te gaan spelen. Het Mulier Instituut is gevraagd om dit onderzoek uit te voeren.

In dit onderzoek brengen we in kaart welke factoren bij de inrichting van speelplekken van invloed zijn op buitenspelen van basisschoolkinderen (leeftijd 4 tot en met 12 jaar) in Nederland. Ook beschrijven we waarom deze factoren van invloed zijn en of deze factoren invloed hebben op de volgende vier aspecten:

- hoeveel tijd kinderen op speelplekken doorbrengen;
- de motorische ontwikkeling van kinderen op speelplekken;
- het plezier dat kinderen op speelplekken ervaren;
- de uitdaging die kinderen op speelplekken ervaren.

Hoofdvraag en deelvragen

We beantwoorden de volgende onderzoeksvraag:

[1] Een ander lopend onderzoek van het Mulier Instituut focust zich op het in kaart brengen van alle factoren die van invloed zijn op buitenspelen, en hun onderlinge samenhang. Hierover publiceren we later een wetenschappelijk artikel.

Welke factoren bij de inrichting van speelplekken in Nederland dragen bij aan het stimuleren van buitenspelen van kinderen in de leeftijd van 4 tot en met 12 jaar?

Dit doen we aan de hand van vijf deelvragen:

1. Welke factoren bij de inrichting van speelplekken zijn volgens de bestaande literatuur van invloed op buitenspelen van kinderen (4 t/m 12 jaar)?
2. Welke (aanvullende) factoren bij de inrichting van speelplekken zijn volgens professionals van invloed op buitenspelen van kinderen (4 t/m 12 jaar) in Nederland?
3. Welke factoren bij de inrichting van speelplekken dragen bij aan hoeveel tijd kinderen doorbrengen op speelplekken, de motorische ontwikkeling van kinderen, het plezier dat kinderen op speelplekken beleven en de uitdaging die kinderen op speelplekken ervaren?
4. Hoe en waarom zijn de factoren bij de inrichting van speelplekken van invloed op buitenspelen?
5. Wat is het perspectief van kinderen op de inrichting van speelplekken in Nederland?

Hoofdstuk 2

Onderzoeksmethode

In dit hoofdstuk beschrijven we de methoden die we voor het onderzoek hebben gebruikt. We beantwoorden de onderzoeksvraag via literatuuronderzoek, vragenlijsten onder professionals, focusgroepen met professionals en gesprekken met kinderen.

2.1 Literatuuronderzoek

Scoping review

Op basis van literatuuronderzoek hebben we factoren geïdentificeerd die buitenspelen van kinderen kunnen stimuleren. We hebben daarbij ook de factoren gespecificeerd die de inrichting van de speelplekken betreffen. Dit deden we via een *scoping review* van *reviewstudies*.

Een *reviewstudie* is een vorm van wetenschappelijk onderzoek waarbij de resultaten van bestaande wetenschappelijke publicaties worden gebundeld. Een *scoping review* is een type reviewstudie dat wordt gebruikt om een breed overzicht te geven van het beschikbare bewijs over een bepaald onderwerp of onderzoeksgebied (Munn et al., 2018). Reviewstudies over welke factoren specifiek bijdragen aan buitenspelen voor kinderen met een beperking, hebben we niet meegenomen.

Data-extractie

In de data-extractiefase hebben we alle relevante bewezen gerelateerde factoren uit tien reviewstudies geëxtraheerd en samengevoegd in een overzicht. Data-extractie betekent het 'filteren' van de relevante informatie uit de gebruikte reviewstudies.

De data-extractie van de eerste drie reviewstudies voerden twee onderzoekers onafhankelijk van elkaar uit (T.t.T. en L.W.). Verschillen in data-extractie hebben ze besproken tot ze overeenstemming bereikten. Vervolgens hebben ze de overige zeven reviewstudies verdeeld, waarbij de ene onderzoeker de data-extractie uitvoerde en de andere die controleerde.

De geïdentificeerde factoren hebben we ingedeeld in vijf (sub)categorieën:

- individu-gerelateerde factoren;
- ouder-gerelateerde factoren;
- sociale factoren anders dan ouders;
- omgeving-gerelateerde factoren; en
- speelplek-gerelateerde factoren.

In deze rapportage ligt de focus op de factoren die betrekking hebben op de inrichting van speelplekken. We rapporteren daarom alleen de speelplek-gerelateerde factoren.

Datasynthese

Na de data-extractiefase hebben we de factoren samengevat en gegroepeerd (datasynthese). Hierbij hebben we dubbelingen in de verzamelde gegevens, factoren die (deels) overlappen en factoren die erg specifiek waren tot grotere concepten samengevoegd. Ter illustratie: we hebben factoren als 'variatie van speelkeuzes', 'variatie in ontworpen en niet-ontworpen speelvoorzieningen' en 'variatie voor verschillende leeftijden' samengevoegd tot de factor 'variatie op speelplekken'.

We hebben alle factoren uit de Engelstalige reviewstudies vertaald naar Nederlandse termen, zodat we de uiteindelijke lijst konden presenteren aan de Nederlandstalige respondenten die aan de vragenlijsten hebben deelgenomen.

2.2 Vragenlijsten

Deelnemers

We hebben twee korte vragenlijsten uitgezet onder onderzoekers en praktijkprofessionals met kennis/expertise over buitenspelen. In deze rapportage duiden we deze groep respondenten (de onderzoekers en praktijkprofessionals) aan als 'professionals'.

Voor de werving van deze respondenten hebben we eerst een lijst samengesteld met contactgegevens. De praktijkorganisaties benaderden we via hun algemene e-mailadres met het verzoek deel te nemen aan het onderzoek en advies te geven over wie binnen hun organisatie expertise heeft op het gebied van de inrichting van speelplekken en daardoor geschikt zou zijn om de vragenlijst in te vullen.

Daarnaast maakten we gebruik van de sneeuwbalmethode: in de eerste vragenlijst vroegen we de respondenten om namen van andere onderzoekers en praktijkprofessionals door te geven die volgens hen ook onderzoek doen naar buitenspelen of over expertise op het gebied van buitenspelen beschikken. Hierdoor hebben we 43 extra personen toegevoegd aan de oorspronkelijke lijst.

We hebben 73 mensen uitgenodigd om de vragenlijsten in te vullen: 22 onderzoekers en 51 praktijkprofessionals. Uiteindelijk hebben 58 professionals (80%) de eerste vragenlijst volledig ingevuld en 49 professionals (67%) de tweede vragenlijst. Niet alle professionals die de eerste vragenlijst invulden, vulden ook de tweede in, en vice versa. In totaal vulden 19 onderzoekers en 44 praktijkprofessionals minimaal één van de twee vragenlijsten in.

We hebben de professionals gevraagd hoeveel jaren werkervaring ze hebben op het thema buitenspelen (tabel 3.1).

Tabel 2.1
Aantal jaar werkervaring van de respondenten op het thema buitenspelen

Aantal jaar werkervaring	Onderzoekers (n=19)	Praktijkprofessionals (n=44)
Minder dan 2 jaar	3	2
2-5 jaar	7	5
6-10 jaar	4	8
Meer dan 10 jaar	5	29

Bron: Mulier Instituut, vragenlijst onder professionals, 2024.

De onderzoekers hadden allemaal ervaring met onderzoek doen naar buitenspelen, vanuit bijvoorbeeld een hogeschool, universiteit of onafhankelijke onderzoeksinstelling.

De praktijkprofessionals die de vragenlijsten invulden, waren veelal werkzaam als ontwerper, stedenbouwkundige, (beleids)adviseur, medewerker van een speeltoestelaanbieder, project- of programmaleider of buurtsportcoach. Ze werkten bijvoorbeeld bij organisaties die overheidspartijen adviseren over buitenspelen, of bij organisaties die zelf buitenspeelmogelijkheden verzorgen of de inrichting van buitenspelen praktisch mogelijk maken. Ook waren er praktijkprofessionals werkzaam bij organisaties die buitenspelen willen stimuleren door projecten of programma's te initiëren.

Vragen

In de eerste vragenlijst hebben we de lijst met factoren die van invloed zijn op buitenspelen van kinderen (leeftijd: 4 t/m 12 jaar) gepresenteerd die we hebben opgesteld op basis van ons literatuuronderzoek. We vroegen de respondenten om aan te geven of de lijst compleet was en deze anders aan te vullen.

Enkele weken na het invullen van de eerste vragenlijst hebben we de tweede vragenlijst verstuurd. Op basis van de input op de eerste vragenlijst hebben we de lijst met factoren aangepast en een nieuwe clustering van deze factoren toegepast. Deze aangepaste lijst hebben we in de tweede vragenlijst gepresenteerd aan de respondenten. We vroegen de respondenten om maximaal tien clusters te selecteren die zij als meest invloedrijk beschouwen.

Daarnaast hebben we de respondenten gevraagd welke factoren bij de inrichting van speelplekken van invloed zijn op de volgende vier aspecten:

- de tijd die kinderen op speelplekken doorbrengen;
- de motorische ontwikkeling van kinderen;
- het plezier dat kinderen beleven op speelplekken; en
- de uitdaging die kinderen ervaren op speelplekken.

Analyse

We hebben de gegevens uit de vragenlijsten geanalyseerd in SPSS versie 28.0 met beschrijvende statistiek. De antwoorden op de open vragen hebben we in Excel gecodeerd en thematisch geanalyseerd.

2.3 Focusgroepen

Deelnemers

Voor dit deel van het onderzoek hebben we de 73 professionals die we hebben uitgenodigd voor deelname aan de vragenlijsten (zie paragraaf 2.2), ook uitgenodigd om deel te nemen aan een focusgroep. De werving vond plaats via e-mail. In eerste instantie namen drie onderzoekers en dertien praktijkprofessionals deel aan één van de drie focusgroepen. Elke focusgroep duurde 1,5 uur, en werd online gehouden via Microsoft Teams.

Tijdens de analyse van deze focusgroepen zagen we in dat het perspectief van speeltoestelaanbieders niet genoeg naar voren kwam in deze eerste drie focusgroepen. Daarom hebben we aanvullend nog vijf praktijkprofessionals geïnterviewd die werken bij een bedrijf in speeltoestellen.

In totaal hebben dus 21 professionals aan de focusgroepen en interviews deelgenomen. Alle deelnemers hebben vooraf via e-mail toestemming gegeven voor deelname. Een overzicht van de organisaties waar de deelnemers werkzaam zijn is te vinden in Bijlage 2.

Vragen

Aan de deelnemers hebben we gevraagd welke factoren bij de inrichting van speelplekken zij belangrijk vinden en waarom. Ook vroegen we ze wat volgens hen en volgens ouders/kinderen belangrijk is bij het ontwerpen van een speelplek.

Analyse

De focusgroepen hebben we opgenomen, getranscribeerd en uitgewerkt in een verslag. Via thematische analyse hebben we de relevante fragmenten uit de focusgroepen ingedeeld aan de hand van achttien factoren bij de inrichting van speelplekken (zie tabel 3.2).

2.4 Buurtwandeling of tafelgesprek

Deelnemers

In het kader van het project de Buitenkans (uitgevoerd door de partners van de Buitenspeelcoalitie) hebben we 89 kinderen (52 meisjes en 37 jongens) uit zes verschillende gemeenten gesproken. In elke gemeente kozen we als focus één wijk/buurt. De kinderen wonen in de gekozen wijk/buurt of spelen daar buiten. Alle kinderen waren tussen de 5 en 13 jaar oud; de meesten waren tussen de 8 en 11 jaar oud. De ouders van alle kinderen hebben vooraf toestemming gegeven om met hun kinderen in gesprek te gaan over buitenspelen in hun wijk/buurt.

Vragen

We hebben kinderen gevraagd naar belemmerende en bevorderende factoren die zij ervaren tijdens het buitenspelen. Dit deden we op twee verschillende manieren.

De eerste manier was dat we samen met de kinderen een rondje door hun wijk/buurt liepen en stopten op speelplekken om daarover een aantal vragen te stellen. We stelden de kinderen vragen over wat ze van een bepaalde speelplek vonden en waarom ze wel of niet op deze speelplek speelden. Deze wandelingen door de buurt duurden ongeveer een uur.

De tweede manier was dat we aan de hand van foto's van speelplekken uit hun wijk/buurt ongeveer 15 minuten met kinderen in gesprek gingen. Over elke speelplek stelden we een aantal vragen, dezelfde als tijdens de wandeling door de wijk/buurt.

In enkele gemeenten hebben wij ook een aantal foto's van andere speelplekken laten zien, om de kinderen voorbeelden te geven van hoe een speelplek er ook uit zou kunnen zien. Weer stelden we dan over elke speelplek dezelfde vragen.

Analyse

Tijdens de gesprekken hebben we aantekeningen gemaakt. Deze hebben we na afloop uitgewerkt. Deze gespreksverslagen hebben we thematisch geanalyseerd door de tekst te coderen aan de hand van de achttien factoren bij de inrichting van speelplekken (zie tabel 3.2) en de overige 181 factoren die niet over de inrichting van speelplekken gaan.

Hoofdstuk 3

Resultaten literatuuronderzoek en vragenlijsten

In dit hoofdstuk beschrijven we de resultaten van het literatuuronderzoek en de vragenlijsten. We beschrijven welke factoren voor de inrichting van speelplekken in de literatuur bekend zijn, welke aanvullingen professionals hebben gedaan, en de verdere resultaten van de vragenlijsten.

3.1 Factoren uit de internationale literatuur

In totaal hebben we uit de bestaande literatuur dertien factoren bij de inrichting van de speelplekken geïdentificeerd die van invloed zijn op het buitenspelen van kinderen in de leeftijd van 4 tot en met 12 jaar (zie tabel 3.2).

Een aantal van deze factoren betreft de materialen waaruit de speelplekken bestaan, zoals het type ondergrond (Jerebine et al., 2022; Wenger et al., 2023) en het gebruik van natuurlijke materialen om op of mee te spelen (Lee et al., 2021; Pereira et al., 2024). Ook de aanwezigheid van losse materialen, zoals gerecyclede banden, stenen of touw, is van invloed op het buitenspelen volgens de literatuur (Houser et al., 2022; Pereira et al., 2024).

Een aantal andere factoren die buitenspelen beïnvloeden, gaan over de variatie op speelplekken (Lee et al., 2021; Visser & van Aalst, 2022; Wenger et al., 2023). Dit kan gaan om de variatie tussen open ruimtes, die bijvoorbeeld geschikt zijn voor balsporten of fietsen, en speeltoestellen (Lee et al., 2023; Wenger et al., 2023; Pereira et al., 2024). Het kan ook gaan om variatie in speeltoestellen, wat mogelijkheden biedt voor verschillende spelvormen en voor verschillende leeftijden (Peiera et al., 2024; Visser en van Aalst, 2022; Wenger et al., 2023).

Tot slot heeft een aantal van de factoren die buitenspelen beïnvloeden betrekking op voorzieningen op de speelplekken anders dan de speelelementen zelf, zoals de aanwezigheid van picknickfaciliteiten of schone toiletten (Visser & van Aalst, 2022).

3.2 Vragenlijsten

Aanvullingen door professionals

Aan de hand van aanvullingen door de professionals in de eerste vragenlijst hebben we de lijst van factoren op basis van internationale literatuur aangevuld. De aanvullingen hebben we in tabel 3.2 oranje gemarkeerd.

Op basis van deze aanvullingen hebben we vijf nieuwe factoren geformuleerd die specifiek de inrichting van speelplekken betreffen:

- aanwezigheid en plaatsing van voldoende zitplekken voor ouders/verzorgers;
- aanwezigheid van attributen waarop kinderen kunnen chillen, hangen, praten, relaxen;

- aanwezigheid van zichtlijnen[2] op speelplekken;
- variatie tussen speelplekken;
- grootte van speelplekken.

Hiernaast hebben we op basis van de aanvullingen drie bestaande factoren aangepast:

- De factor 'Het gebruikte oppervlaktemateriaal op speelplekken' hebben we geherformuleerd naar 'Type ondergrond op speelplekken (zoals gras, houtsnippers of tegels)'.
- Bij de factor 'Aanwezigheid van voorzieningen op speelplekken' hebben we de voorbeelden aangepast (van picknickfaciliteiten naar (picknick)bankjes) en extra voorbeelden toegevoegd (watertappunten en prullenbakken).
- De factor 'Variatie op speelplekken' hebben we aangevuld met een extra voorbeeld ('variatie in ondergronden').

Tabel 3.1
Factoren over de inrichting van speelplekken die invloed hebben op buitenspelen van kinderen (leeftijd: 4 t/m 12 jaar) volgens de internationale literatuur, inclusief aanvullingen vanuit professionals (oranje gemarkeerd)

- Ruimtelijke indeling van speelplekken
- Type ondergrond op speelplekken (zoals gras, houtsnippers of tegels)
- Aanwezigheid van speeltoestellen op speelplekken
- Aanwezigheid van natuurlijke elementen op speelplekken
- Aanwezigheid van hoogteverschillen op speelplekken
- Aanwezigheid van omheining op speelplekken
- Aanwezigheid van open ruimte op speelplekken
- Aanwezigheid van schaduw op speelplekken
- Aanwezigheid van losse speelmaterialen/gerecyclede materialen/open materialen (zoals gerecyclede banden, stenen, touw) op speelplekken
- Aanwezigheid van voorzieningen op speelplekken (zoals picknickbankjes, schone toiletten, bankjes, watertappunten, prullenbakken)
- Dichtheid van de speelvoorzieningen op speelplekken
- Variatie op speelplekken (zoals variatie in ondergronden, in speeltoestellen, mogelijkheden voor spelvormen of voor verschillende leeftijden)
- Mogelijkheden voor sociale bijeenkomsten op speelplekken
- Aanwezigheid en plaatsing van voldoende zitplekken voor ouders/verzorgers
- Aanwezigheid van attributen waarop kinderen kunnen chillen, hangen, praten, relaxen
- Aanwezigheid van zichtlijnen op speelplekken
- Variatie tussen speelplekken
- Grootte van speelplekken

[2] Goede zichtlijnen zijn belangrijk zodat ouders vanaf een vaste plek (bijvoorbeeld een bankje) de speelplek goed kunnen overzien. Ook helpen goede zichtlijnen de kinderen om rekening te houden met elkaar.

Belangrijkste clusters van factoren

We hebben de professionals in de tweede vragenlijst gevraagd om uit de geclusterde lijst van alle factoren maximaal tien clusters van factoren te selecteren die volgens hen de meeste invloed hebben op buitenspelen in Nederland. In totaal konden ze kiezen uit veertig clusters van factoren. De achttien factoren bij de inrichting van speelplekken die van invloed zijn op het buitenspelen van kinderen, hebben we samengevoegd tot vier clusters.[3]

In de top tien is slechts één cluster van factoren over de inrichting van speelplekken te vinden (zie het kader hieronder). Dat is *'Variatie op of tussen speelplekken in bijvoorbeeld speeltoestellen, ondergronden of voor verschillende leeftijden'*, op plek acht. De andere clusters van factoren in de top tien gaan niet over de inrichting van speelplekken.

Top tien clusters van factoren

Dit is de top tien van clusters van factoren die volgens professionals de meeste invloed hebben op buitenspelen van kinderen (leeftijd: 4 t/m 12 jaar) in Nederland:

1. ***mate waarin het kind anderen heeft*** om mee buiten te spelen zoals broers/zussen of vrienden;
2. ***betrokkenheid van ouders/verzorgers*** bij buitenspelen, zoals meegaan naar speelplekken of tijd buiten doorbrengen;
3. ***hoeveelheid (vrije) tijd*** van het kind om te besteden aan buitenspelen naast bijvoorbeeld school, hobby's of huiswerkbegeleiding;
4. ***(geschikte) speelomgeving*** van kinderen, zoals beschikbaarheid, nabijheid of dichtheid;
5. ***aantrekkelijkheid van speelplekken***, zoals uitdaging, ruimte voor nemen van risico, plezier of tevredenheid;
6. ***schermgebruik*** van het kind, zoals beschikbaarheid en regels;
7. ***stimulerende of beperkende maatregelen*** rondom buitenspelen door ouders/verzorgers/professionals;
8. ***variatie op of tussen speelplekken*** in bijvoorbeeld speeltoestellen, ondergronden of voor verschillende leeftijden;
9. ***percepties van ouders/verzorgers/professionals over veiligheid/risico's*** van bijvoorbeeld speelelementen, sociale veiligheid of angst voor vreemden;
10. ***persoonlijkheid van het kind***, zoals autonomie, zelfvertrouwen of karakter, EN ***verkeersveiligheid***, zoals verkeersdrukte of veilige bereikbaarheid van speelplekken.*

* Deze clusters hebben een gedeelde tiende plek.

In tabel 3.3 is te zien hoe vaak de professionals de clusters van factoren over de inrichting van speelplekken in hun top tien hebben geselecteerd. Bijna 40 procent (n=19) selecteerde het cluster *'Variatie op of tussen speelplekken in bijvoorbeeld speeltoestellen, ondergronden of voor verschillende leeftijden'* als één van de tien clusters van factoren die volgens hen het meest van invloed zijn op buitenspelen.

[3] Zoals we in hoofdstuk 2 beschreven, hebben we ervoor gekozen de factoren in de tweede vragenlijst te clusteren om het prioriteren voor professionals makkelijker te maken.

Tabel 3.2
Overzicht van het aantal professionals dat de clusters van factoren over de inrichting van speelplekken selecteerde in de tien volgens hen meest invloedrijke clusters
(n= 49)

Cluster van factoren	Aantal professionals (percentage)
Variatie op of tussen speelplekken in bijvoorbeeld speeltoestellen, ondergronden of voor verschillende leeftijden	19 (39%)
Indeling van speelplekken, zoals ondergrond, natuurlijke elementen, omheining of speeltoestellen	9 (18%)
Hoeveelheid ruimte voor kinderen op speelplekken	3 (6%)
Sociale mogelijkheden op speelplekken, zoals de aanwezigheid van zitplekken	1 (2%)

Bron: Mulier Instituut, vragenlijst onder professionals, 2024.

In tabel 3.4 geven we een overzicht van de resultaten van het literatuuronderzoek en de vragenlijsten.

Tabel 3.3
Overzicht aantal factoren en clusters

Factoren			Clusters
Uit de literatuur	Aanvullingen van professionals		40 clusters samengesteld
116 factoren die van invloed zijn op buitenspelen geïdentificeerd → waarvan 13 factoren over de inrichting van speelplekken.	83 factoren die van invloed zijn op buitenspelen aangevuld → waarvan 5 factoren over de inrichting van speelplekken.	→	→ waarvan 4 clusters over de inrichting van speelplekken. → waarvan één cluster in de top tien van clusters die volgens respondenten de meeste invloed hebben op buitenspelen.

Totaal: 199 factoren, waarvan 18 over de inrichting van speelplekken

Bron: Mulier Instituut

Vier aspecten

We hebben de professionals gevraagd welke factoren bij de inrichting van speelplekken volgens hen van invloed zijn op de volgende vier aspecten:

- hoeveel tijd kinderen doorbrengen op speelplekken;
- hun motorische ontwikkeling op speelplekken;
- het plezier dat zij ervaren op speelplekken; en
- de uitdaging die zij ervaren op speelplekken.

In bijlage 1 is het overzicht te vinden van het aantal professionals dat heeft aangegeven welke van de achttien factoren over de inrichting van speelplekken van invloed zijn op deze vier aspecten.

- **Tijd**

De drie factoren die ze het vaakst selecteerden als van invloed op de hoeveelheid tijd die kinderen op speelplekken doorbrengen zijn:

1. aanwezigheid van schaduw op speelplekken;
2. aanwezigheid van attributen op speelplekken waarop kinderen kunnen chillen, hangen, praten, relaxen;
3. aanwezigheid en plaatsing van voldoende zitplekken op speelplekken voor ouders/verzorgers.

- **Motorische ontwikkeling**

De drie factoren die ze het vaakst selecteerden als van invloed op de motorische ontwikkeling van kinderen op speelplekken zijn:

1. aanwezigheid van speeltoestellen op speelplekken;
2. variatie op speelplekken (zoals variatie in speeltoestellen, mogelijkheden voor spelvormen, variatie in ondergronden of voor verschillende leeftijden);
3. aanwezigheid van hoogteverschillen op speelplekken.

- **Plezier**

De drie factoren die ze het vaakst selecteerden als van invloed op het plezier dat kinderen op speelplekken ervaren zijn:

1. aanwezigheid van hoogteverschillen op speelplekken;
2. variatie op speelplekken (zoals variatie in speeltoestellen, mogelijkheden voor spelvormen, variatie in ondergronden of voor verschillende leeftijden);
3. ruimtelijke indeling van speelplekken EN aanwezigheid van speeltoestellen op speelplekken (beide even vaak geselecteerd).

- **Uitdaging**

De drie factoren die ze het vaakst selecteerden als van invloed op de uitdaging die kinderen op speelplekken ervaren zijn:

1. variatie op speelplekken (zoals variatie in speeltoestellen, mogelijkheden voor spelvormen, variatie in ondergronden of voor verschillende leeftijden);
2. aanwezigheid van attributen op speelplekken waarop kinderen kunnen chillen, hangen, praten, relaxen;
3. aanwezigheid van losse speelmaterialen/gerecyclede materialen/open materialen (zoals gerecyclede banden, stenen, touw) op speelplekken.

- **Factoren zonder invloed?**

Een deel van de professionals geeft bij factoren die volgens de literatuur van invloed zijn op buitenspelen, aan dat deze op geen van de vier aspecten invloed hebben (zie de tabel in bijlage 1):

- Zeventien professionals geven aan dat de 'aanwezigheid van omheining op speelplekken' niet van invloed is op deze vier aspecten.
- Twaalf professionals geven aan dat de 'dichtheid van de speelvoorzieningen op speelplekken' niet van invloed is.
- Elf professionals geven aan dat de 'aanwezigheid van zichtlijnen op speelplekken' niet van invloed is.
- Tien professionals geven aan dat het 'type ondergrond op speelplekken (zoals gras, houtsnippers of tegels)' niet van invloed is op de vier aspecten.

Hoofdstuk 4

Resultaten focusgroepen en kinderparticipatie

In dit hoofdstuk bespreken we de resultaten van de focusgroepen met professionals en de gesprekken met kinderen, als verdieping op de resultaten uit de literatuur en vragenlijsten. We beschrijven welke factoren volgens de kinderen en professionals belangrijk zijn bij de inrichting van speelplekken en waarom.

4.1 Belangrijke factoren bij de inrichting van speelplekken

We hebben de kinderen en professionals gevraagd wat volgens hen belangrijk is bij de inrichting van speelplekken.

Speeltoestellen

- **Kinderen**

De kinderen benoemen veruit het vaakst de aanwezigheid van speeltoestellen op de speelplekken. Dit kwam in elk gesprek terug. Eén van de redenen voor kinderen om naar een speelplek te gaan is omdat daar een bepaald speeltoestel aanwezig is.

Jongens en meisjes hebben andere voorkeuren voor speeltoestellen. Jongens geven vaker aan dat ze naar een speelplek gaan omdat ze daar kunnen voetballen, terwijl meisjes vaker speeltoestellen zoals schommels en klimrekken noemen. Sommige speeltoestellen, zoals een kabelbaan of skate-elementen, vinden zowel de jongens als de meisjes leuk.

- **Professionals**

Speeltoestellen bieden volgens de professionals uitdaging door onder andere hoogteverschillen en mogelijkheden om te klimmen, wat buitenspelen stimuleert. Veel speeltoestellen zijn ontworpen om de motorische ontwikkeling van kinderen te stimuleren, hoewel enkele professionals daarbij opmerken dat dit geen doel moet zijn van buitenspelen: ***'spelen is gewoon spelen en heeft geen doel'*** en ***'ik zou het zonde vinden als "speeltoestellen dragen bij aan de motorische ontwikkeling van kindereren" de boodschap wordt'***.

Spelen heeft dus volgens een deel van de professionals niet als doel om bepaalde opbrengsten te bewerkstelligen, zoals het stimuleren van de motorische ontwikkeling.

Bovendien vinden de professionals de vragen over welke factoren bijdragen aan hoeveel tijd kinderen doorbrengen op speelplekken, hoeveel plezier zij daar ervaren en hoeveel uitdaging zij ervaren, niet goed te beantwoorden. Ze geven aan dat uitdaging bijdraagt aan plezier en dat plezier bijdraagt aan hoeveel tijd kinderen

doorbrengen op een speelplek. Het is dus volgens hen niet te onderscheiden welke factoren waar specifiek aan bijdragen.

Ook geven professionals aan dat speelplekken niet vol moeten staan met speeltoestellen, omdat er dan geen zogenaamde 'open ruimte' overblijft waarin kinderen hun eigen spel kunnen creëren. Open ruimtes zijn volgens de professionals ook belangrijk omdat kinderen het leuk vinden om te fietsen, voetballen (of andere balsporten) en skaten.

We hebben niet gevraagd hoe de 'leukste' speelplek eruitziet, maar de professionals zijn het erover eens dat grote speelplekken met zowel speeltoestellen als open ruimtes de leukste plekken voor kinderen zijn.

Wel is hier 'zonering' van belang. Hiermee bedoelen de professionals dat een speelplek uit verschillende delen bestaat, met verschillende functies, en dat deze verschillende delen op een speelplek duidelijk van elkaar onderscheiden zijn. Dit kun je doen door een paadje of een bomenrij tussen verschillende delen aan te leggen. Of door een hek om een voetbalveldje te plaatsen, waardoor voor iedereen duidelijk is: hier kun je voetballen.

Uitdaging

- **Kinderen**

Speeltoestellen zijn dus belangrijk volgens de kinderen. De kinderen geven wel duidelijk aan dat ze graag zouden willen dat de speeltoestellen die nu op de speelplekken in hun wijk/buurt staan uitdagender/moeilijker/hoger/groter zijn. Ze vinden nu veel speelplekken saai of niet leuk. Zo zegt een meisje: ***'de glijbaan en de rest van het speeltoestel zijn te klein. Het zou leuker zijn als de speeltoestellen groter en moeilijker zijn'***.

De kinderen noemen ook een paar voorbeelden van speeltoestellen die ze als 'gevaarlijk' ervaren, wat het speeltoestel volgens hen juist leuk maakt: ***'Die draaimolen is oud en gevaarlijk, daar kan je makkelijk vanaf vliegen. Dat vinden wij juist leuk.'*** En: ***'Je hebt daar een draaiding waar je op kan lopen waardoor je steeds sneller en sneller kan gaan. Dat is gevaarlijk, en dat maakt het leuk.'***

- **Professionals**

Ook veel professionals noemen het belang van uitdaging op speelplekken. Uitdaging kun je volgens hen creëren door speelplekken in te richten met bijvoorbeeld hoogteverschillen, variatie in speeltoestellen of losse speelmaterialen. Volgens een professional betekent uitdaging dat kinderen hun ***'ideeën en fantasieën op een speelplek los kunnen laten'.***

Losse speelmaterialen die ongedefinieerd zijn en aangepast kunnen worden, zijn hiervoor volgens de professionals geschikt. Voorbeelden die ze noemen, zijn natuurlijke materialen als zand, takken en zwerfkeien, maar ook touw, schepjes of emmertjes.

Veel professionals benoemen dat beleidsmakers en andere professionals uitdaging op speelplekken vermijden, omdat we volgens hen in een maatschappij leven waarin veiligheid de boventoon voert en kinderen geen risico's mogen nemen:

> ***'Op een gegeven moment wordt het zo veilig gemaakt dat ze [kinderen] het niet meer leuk vinden. Dus er moeten best wel uitdagingen in speelplekken zitten, in de letterlijke vorm. Belangrijk element is dat ze grenzen moeten kunnen verleggen.'***

Een professional denkt dat het gebrek aan uitdaging een belangrijke reden is waarom speelplekken niet gebruikt worden. Deze professional geeft de voorkeur aan speelplekken die avontuurlijk zijn ingericht, met hoogteverschillen en losse speelmaterialen: ***'better a broken arm than a broken spirit'.***

De professionals, en dan vooral aanbieders van speeltoestellen, geven aan dat regelgeving en normen rondom veiligheid waaraan speelplekken moeten voldoen[4], ervoor zorgen dat uitdaging en risico stimuleren op speelplekken bijna niet mogelijk is. Maar een andere professional geeft aan dat veel speelplekontwerpers in zijn optiek te voorzichtig zijn, omdat zij bij ongelukken met kinderen op de speelplek die zij ontworpen hebben bang zijn voor claims van ouders.

Deze professional geeft aan dat er meer mogelijk is in het avontuurlijk ontwerpen van speelplekken dan vaak gedacht wordt. Het zou volgens deze professional helpen als bijvoorbeeld de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), die toezicht houdt op deze normen, duidelijk communiceert over wat er wél mogelijk is (bijvoorbeeld over toegestane materialen en hoogtes op speelplekken).

Andere professionals vullen aan dat de trend om risico-arme speelplekken voor kinderen te ontwikkelen ook te danken is aan de beperkende rol van ouders: zij willen hun kinderen beschermen tegen pijn en gevaar, maar slaan daarin volgens enkele professionals door: ***'ouders zijn [wat betreft avontuurlijk buitenspelen] de grootste beperking voor kinderen'***.

Variatie op en tussen speelplekken

- **Kinderen**

Na de aanwezigheid van speeltoestellen kwam de variatie op speelplekken (zoals variatie in speeltoestellen, mogelijkheden voor spelvormen, variatie in ondergronden of voor verschillende leeftijden) het meest terug in de gesprekken met de kinderen.

Ten eerste is variatie in speeltoestellen en mogelijkheden voor verschillende spelvormen belangrijk. Kinderen vinden speelplekken waar veel verschillende

[4] Professionals noemen bijvoorbeeld het Warenwetbesluit Attractie- en Speeltoestellen 2023 (de WAS) waar de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit toezicht op houdt, en de Europese veiligheidsnorm NEN-EN 1176.

speeltoestellen aanwezig zijn of waar ze veel verschillende soorten spel kunnen doen, leuker dan speelplekken waar dit niet zo is.

Zo zegt één meisje: ***'dit is een hele leuke speelplek, is niks slechts aan. De trampoline is leuk. Het praatding is ook leuk. Je kunt er ook goed verstoppertje en buskruit spelen'***. Een andere groep meiden zegt over een speelplek: ***'wij komen hier niet omdat wij voetballen niet leuk vinden en het enigste wat je hier kunt doen is voetballen'***.

Speeltoestellen waar de kinderen verschillende dingen mee kunnen doen, vallen goed in de smaak. Zo legt een groep meiden uit dat ze de half-pipe leuk vinden omdat ze er op kunnen klimmen, erop kunnen zitten en chillen terwijl ze wat eten of op hun mobiel zitten, erop kunnen fietsen en rennen, en er spelletjes zoals 'Vies- en Lekkerland' en tikkertje op kunnen spelen.

Ten tweede is variatie op speelplekken belangrijk zodat deze geschikt zijn voor verschillende leeftijden. Zo geven de kinderen als reden waarom ze ergens niet spelen: ***'deze speelplek is saai, is meer voor wat kleine kinderen'***.

Sommige speeltoestellen zijn geschikt voor verschillende leeftijden. Zo zegt een jongen: ***'de beweegbank[5] is handig voor ouderen, maar wij spelen er zelf ook op als wij bij de BSO zijn'***.

Hiernaast geeft een groep meisjes aan dat het goed zou zijn als er ook wat beschikbaar is op de speelplek voor hun ouders. Naast bankjes zouden ze ook graag een sportplek willen op de speelplek: ***'een sportplek met het liefst allemaal verschillende sporttoestellen, bijvoorbeeld zo'n stapmachine of een staande fiets. Dit is voor onze ouders en voor onszelf leuk'***.

- **Professionals**

Variatie is ook volgens de professionals belangrijk. De ideale speelplek bestaat volgens hen niet. Daarmee bedoelen ze dat een speelplek moeilijk kan voldoen aan de behoeften van alle leeftijden, genders en typen kinderen die er zijn.

Meerdere professionals geven daarom aan dat een speelplek zou moeten voorzien in de behoeften van vier verschillende speeltypes: rauwers, douwers, bouwers en schouwers[6]. Maar ook ieder individueel kind heeft volgens de professionals behoefte aan variatie: ***'kinderen willen kunnen switchen, houden van afwisseling. Zelf heb je ook niet altijd dezelfde behoefte.'***

[5] Een beweegbank is een multifunctionele bank die ontworpen is om als zitgelegenheid én als fitnessapparaat te dienen.
[6] Dit is in (buiten)speelonderzoek een veelgebruikte indeling van verschillende speeltypen. Rauwers zijn doeners en willen actie, en hebben daardoor ook ruimte nodig. Douwers zijn vaker uitvinders en creatiever. Schouwers zijn introverter en gebruiken meer hun zintuigen, en bouwers zijn ondernemend.

Met het belang van variatie bedoelen de professionals niet alleen variatie op een speelplek, maar ook tussen verschillende speelplekken in de wijk/buurt. Ook enkele kinderen geven dit aan.

Daarom is het volgens de professionals die speelplekken ontwerpen belangrijk rekening om te houden met de samenhang tussen speelplekken in de wijk/buurt. En dus verschillende typen speelplekken aan te bieden in een wijk/buurt. Ze bedoelen daarmee niet alleen variëren in leeftijdsgroep waarvoor een speelplek geschikt is, maar ook bijvoorbeeld tussen speelplekken met veel speeltoestellen, natuurlijke materialen of juist open ruimtes voor voetballen, skaten of fietsen.

Type ondergrond

- **Kinderen**

De mening van kinderen over het type ondergrond op speelplekken verschilt. Kinderen geven aan dat je op een harde ondergrond, bijvoorbeeld van tegels of asfalt, hard kan vallen, wat pijn doet.

Over een gewoon grasveld zeggen ze dat dit erg glad, nat en modderig wordt als het geregend heeft, en dat ze hier last hebben van honden- of ganzenpoep. Ze hebben daarom liever een kunstgrasveld. Maar andere kinderen geven juist weer aan dat je op een kunstgrasveld niet goed kunt basketballen.

Zand als ondergrond vinden sommige kinderen ook niet fijn, omdat ook deze ondergrond modderig wordt als het regent. Bovendien wordt zand heel heet als de zon erop staat en wordt ermee gegooid, waardoor je het in je ogen krijgt.

Als suggestie geven deze kinderen dat ze liever houtsnippers hebben. Maar andere kinderen zeggen over houtsnippers juist weer: ***'de grond bij de glijbaan [houtsnippers] is niet fijn. Daar struikel je snel over, is onveilig, irritant want krijg je in je schoenen, kinderen gooien daarmee waardoor je het in je ogen krijgt, en als je valt is het pijnlijk'***.

- **Professionals**

Opvallend is dat de professionals het type ondergrond nauwelijks als belangrijk benoemen. Eén professional geeft aan dat hij tegen beton en kunstgras is, omdat hij vindt dat kinderen vuil moeten kunnen worden als ze buitenspelen. Een andere professional zegt over typen ondergronden: ***'dat is niet iets waar kinderen of ouders zich mee bezighouden'***.

Grootte van speelplekken

- **Kinderen**

Sommige kinderen geven aan dat ze bij een bepaalde speelplek wel buitenspelen, want ***'deze speelplek is groot en ruim'***, en bij andere speelplekken juist niet, want ***'deze speelplek is klein'***. De grote speelplekken vinden de kinderen aantrekkelijker, omdat hier veel meer ruimte is om bijvoorbeeld te voetballen of tikkertje te spelen. Ook is op deze grote speelplekken vaak meer aanwezig volgens de kinderen, waardoor ze veel meer verschillende spelletjes kunnen doen.

- **Professionals**

Ook professionals zien dat kinderen kleinere speelplekken minder vaak gebruiken, en noemen daarom de grootte van speelplekken ook als belangrijke factor. Een professional die ook in andere landen aan speelplekken werkt, geeft aan dat er in Nederland relatief veel kleine speelplekken zijn.

Op grote speelplekken is volgens de professionals vaak veel te doen: veel variatie in spel voor verschillende leeftijden en type buitenspelers, en het liefst ook zitplekken. Ook is er volgens professionals op grote speelplekken grotere kans op aanwezigheid van meer kinderen. Dit is een belangrijke factor als het gaat om het stimuleren van buitenspelen.

Iets wat samenhangt met de grootte van speelplekken, en wat de professionals enkele keren expliciet benoemen, is het belang van ruimte voor spelen in de openbare ruimte. Volgens een professional gaat het niet alleen over de grootte van een speelplek, want ***'kinderen beginnen al met spelen als ze de voordeur uit lopen'.***

Ruimte is een voorwaarde voor buitenspelen, en volgens enkele professionals geven beleidsmakers die verantwoordelijk zijn voor de openbare ruimte te weinig prioriteit aan ruimte voor buitenspelen. De nadruk ligt (ook in dit onderzoek) volgens enkele professionals te vaak op formele speelplekken, terwijl de hele openbare ruimte geschikt is voor buitenspelen en we dus ook met die blik naar de openbare ruimte moeten kijken. Een professional zegt daarover: ***'We moeten de openbare ruimte teruggeven aan de kinderen.'***

Omheining

- **Kinderen**

Water, zoals een vijver, bij speelplekken veroorzaakt soms problemen volgens de kinderen. Sommige kinderen vinden het water gevaarlijk of eng. Anderen zeggen: ***'het water is onhandig omdat de bal daar in kan komen tijdens het spelen'***.

Als oplossing dragen verschillende kinderen het plaatsen van een hek aan. Hekwerk is volgens de kinderen ook handig zodat de bal niet op de straat komt. Maar ze geven ook aan dat het hek dat er staat soms niet hoog genoeg is. Verder geven sommige kinderen aan dat omheining goed is omdat het ervoor zorgt dat ***'kleine kinderen niet kwijt kunnen raken'***.

- **Professionals**

Ook een enkele professional geeft aan dat een hekwerk bij bijvoorbeeld een voetbalveld belangrijk is om ervoor te zorgen dat de bal op het veld blijft, omdat kinderen het als een belemmering ervaren wanneer dit niet het geval is.

Aanwezigheid van zitplekken

- **Kinderen**

Sommige kinderen geven aan dat het fijn is, zowel voor henzelf als voor hun ouders, dat er (picknick)bankjes aanwezig zijn op de speelplek. Ook andere speelelementen

waar kinderen op kunnen zitten en chillen, zoals (nest)schommels, zien kinderen graag.

- **Professionals**

Ook professionals zien dat kinderen tijdens het buitenspelen graag zitten en chillen. Buitenspelen is dus niet altijd actief en kan worden onderbroken door inactieve momenten. Een professional geeft daarbij aan dat het goed werkt om zitplekken iets hoger te plaatsen, zodat kinderen kunnen kijken naar anderen.

Een andere professional geeft aan dat bankjes die sociale interactie of sociaal spel mogelijk maken wenselijk zijn. Dit zijn bijvoorbeeld bankjes of speeltoestellen waar kinderen niet alleen naast elkaar, maar ook tegenover elkaar kunnen zitten.

Zitplekken zijn ook volgens de professionals belangrijk omdat met name jonge kinderen afhankelijk zijn van hun ouders, en die ouders willen zitten. ***'Het liefst nog met koffie en wifi'***, zegt een professional. Als ouders kunnen zitten, blijven ouders en kinderen langer en is er meer kans op ontmoeting. Plekken waar ouders zitten, maken het ook sociaal veilige plekken voor kinderen om te spelen, volgens de professionals.

Natuurlijke elementen en schaduw

- **Kinderen**

Een aantal kinderen benoemt dat ze spelen met water (bijvoorbeeld een waterpomp met gootjes waar het water doorheen loopt) en zand leuk vinden. Sommige kinderen benoemen hiernaast dat ze graag groen terugzien op de speelplek. Bijvoorbeeld bosjes waar ze sluiproutes doorheen kunnen maken of een hut kunnen bouwen, bomen waar ze in kunnen klimmen, of een heuvel waar ze van af kunnen rennen of fietsen.

Een enkel kind geeft aan dat bomen schaduw creëren, wat vooral in de zomer fijn is. Een groep meisjes geeft hiernaast aan dat een overkapping over de skatebaan een goed idee is, want ***'als het geregend heeft, is de skatebaan nat en glad en dan kunnen wij er niet op klimmen, dus dan komen wij hier minder snel'***.

- **Professionals**

In de focusgroepen benoemen enkele professionals het belang van de aanwezigheid van natuurlijke elementen op speelplekken. Volgens een professional is spelen in een natuurlijke omgeving voor kinderen heel wenselijk. Een andere professional geeft aan dat je met natuur ongedefinieerde plekken kunt creëren waar kinderen zonder toestellen uitdagend kunnen spelen.

Ook erkennen de professionals de behoefte aan schaduw (waar natuurlijke elementen als bomen voor kunnen zorgen) voor kinderen: ***'de zomers in Nederland kunnen warm zijn en de zon is scherp. Kinderen vinden zon best leuk, maar niet te lang. Ze zoeken dan uit zichzelf de schaduw op.'***

Losse speelmaterialen

- **Kinderen**

Sommige kinderen geven aan behoefte te hebben aan aanbod van losse speelmaterialen, zoals een fiets, een step, houten blokken of een bal. Eén jongen zegt hierover: ***'maar voor voetballen heb je een bal nodig, en die is er niet altijd. Soms neem ik die dan van huis mee, maar dat heb ik niet altijd. Je kan hier ook vissen, dat vind ik ook leuk, maar ik heb geen hengel, dat is te duur'***.

- **Professionals**

Losse speelmaterialen – dat kunnen zowel natuurlijke als niet-natuurlijke materialen zijn – dragen volgens de professionals bij aan uitdagende en aantrekkelijke speelplekken voor kinderen. Deze losse materialen stimuleren dat kinderen hun eigen fantasie gebruiken: ***'Met losse materialen gaan kinderen hun eigen regels en spellen verzinnen.'*** Dit heeft volgens de professionals een positieve invloed op de uitdaging die kinderen op speelplekken kunnen ervaren.

Uit de focusgroepen met professionals komen ook een aantal kanttekeningen over losse speelmaterialen. Zo is een 'rommelspeeltuin', waar ook vaak losse speelmaterialen aanwezig zijn, niet iets wat aansluit bij de behoeften van ieder kind: ***'sommige kinderen raken juist helemaal van de zeik van rommelspeeltuinen'***. Variatie (tussen bijvoorbeeld losse speelmaterialen en vaste speeltoestellen) is dus wenselijk.

Ook noemen enkele professionals de praktische bezwaren van losse speelmaterialen: speeltuinbeheerders zien deze materialen volgens hen als 'gedoe'. En gemeenten willen volgens de professionals niet dat er materialen blijven liggen in de openbare ruimte: ***'ambtenaren van groenbeheer wilden de losse takken altijd opruimen'***. Bovendien is een professional van mening dat kinderen uit zichzelf minder snel geneigd zijn met losse materialen te spelen. Volgens hem is een buurtsportcoach of soortgelijke professional vaak nodig om dit aan te jagen.

4.2 Andere belangrijke factoren, niet over de inrichting

In de gesprekken met kinderen komen ook andere factoren ter sprake, die niet over de inrichting van speelplekken gaan, maar wel bepalen waarom ze ergens wel of niet buitenspelen. In het kader hieronder sommen we op welke factoren uit de literatuur ook in de gesprekken met kinderen terugkwamen. We houden hierbij de volgorde aan waarop we ze in de tweede vragenlijst gepresenteerd hebben.

Factoren uit literatuur én gesprekken met kinderen

- Eerdere ervaringen met buitenspelen op de speelplek
- Aanwezigheid van andere kinderen
- Afspraken met ouders/verzorgers
- Sfeer op de speelplek
- Toezicht op de speelplek
- Het weer
- Kennis over de aanwezigheid van de speelplek

- Veiligheid in de buurt
- Verkeersveiligheid in de buurt
- Veiligheid op de speelplek
- Speelplek veilig te bereiken
- Beschikbaarheid van speelplekken
- Het hebben van een tuin
- Aanwezigheid van groene en blauwe gebieden in de buurt
- Nabijheid van de speelplek
- Ligging van de speelplek
- Speelplek openbaar toegankelijk
- Onderhoud van de speelplek
- Kwaliteit van de speelplek
- Overlast op de speelplek
- Vervuiling op de speelplek
- Vandalisme op de speelplek
- Activiteiten georganiseerd op de speelplek

Participatie bij het ontwerp van speelplekken

We beschrijven in dit onderzoek elementen die bijdragen aan speelplekken die door veel kinderen gebruikt worden, maar volgens het merendeel van de professionals is dit niet eenduidig te bepalen. De speelplek wordt veel gebruikt als deze aansluit bij (wat er al is of wat er juist niet is in) de omgeving en de behoeften van kinderen in de wijk/buurt. Daarom vinden de professionals participatie in het ontwerptraject van groot belang.

Ondanks dat zij hier unaniem het belang van inzien, plaatsen ze wel twee kanttekeningen bij participatie.

Ten eerste geven ze aan dat bij participatie lang niet altijd de kinderen zelf worden bevraagd: ***'buurtparticipatie is vaker met ouders dan met kinderen'***. Zoals beschreven hebben ouders vaak een andere visie op buitenspelen, met meer aandacht voor veiligheid. Dit werkt volgens de professionals beperkend voor kinderen.

Ten tweede geven professionals, met name professionals die werken bij speeltoestelaanbieders, aan dat het geld dat besteed wordt aan participatietrajecten ten koste gaat van het geld dat uiteindelijk ten goede komt aan speelplekken voor kinderen. Een professionals benoemt dat veel budget voor buitenspelen gaat naar indirecte dingen zoals participatie en voldoen aan milieueisen en veiligheidsnormen.

Samen, sociaal spelen

Ondanks dat de gestelde vragen in de focusgroepen vooral over de fysieke inrichting van speelplekken gingen, benoemen veel professionals het belang van het sociale aspect. Speelplekken worden volgens hen vooral veel gebruikt als er ook andere kinderen aanwezig zijn. Dat maakt sociaal spelen mogelijk. Een professional geeft aan dat ***'plekken waar anderen zijn voor kinderen prettige plekken zijn'***.

Grote speelplekken die centraal in de wijk/buurt liggen, waar veel kinderen samenkomen, met bankjes of speeltoestellen die ontworpen zijn om ook sociale interactie of spel te stimuleren, kunnen hieraan bijdragen. Op de vraag hoe je het plezier dat kinderen ervaren op speelplekken kunt vergroten, antwoordt een professional: ***'samen spelen, plezier delen'***.

Hoofdstuk 5

Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk vatten we onze bevindingen samen: hoe kan de inrichting van speelplekken ervoor zorgen dat kinderen meer buitenspelen? Ook doen we aanbevelingen voor beleid en praktijk die meer buitenspelen kunnen stimuleren.

5.1 Conclusies

Clusterering van factoren

Op basis van een literatuuronderzoek en een vragenlijstonderzoek onder professionals hebben we in kaart gebracht welke factoren bij de inrichting van speelplekken van invloed zijn op het buitenspelen van kinderen in de leeftijd van 4 tot en met 12 jaar in Nederland.

In totaal hebben we achttien factoren over de inrichting van speelplekken geïdentificeerd. Dertien daarvan zijn afkomstig uit de literatuur. Vijf factoren hebben we op basis van aanvullingen van de professionals aan deze lijst toegevoegd.

Deze achttien factoren hebben we over vier clusters verdeeld:

- de indeling van speelplekken;
- de variatie op en tussen speelplekken;
- de hoeveelheid ruimte op speelplekken; en
- de sociale mogelijkheden op speelplekken.

Visie van kinderen en professionals

In gesprekken hebben we professionals en kinderen gevraagd hoe zij aankijken tegen deze vier clusters van factoren.

- **Uitdagende combinatie van toestellen, losse materialen en open ruimtes**

De aanwezigheid van een bepaald speeltoestel trekt kinderen naar een speelplek. Kinderen hebben een voorkeur voor speelplekken waar zij zichzelf kunnen uitdagen: bijvoorbeeld door hoger te klimmen en sneller te bewegen. Maar ze geven aan dat de huidige speeltoestellen vaak niet uitdagend/moeilijk/hoog/groot genoeg en dus saai zijn.

Ook de professionals in dit onderzoek geven duidelijk aan: meer mogelijkheden voor uitdagend en avontuurlijk spelen stimuleert kinderen om meer buiten te spelen. Veel professionals zijn bezorgd dat het grote aantal veiligheidseisen vanuit bijvoorbeeld de NVWA of Europese richtlijnen en bezorgde ouders de inrichting van meer uitdagender/avontuurlijke speelplekken belemmeren.

Losse speelmaterialen (zoals takken, houten blokken of een step) dragen volgens professionals bij aan uitdagende en aantrekkelijke speelplekken voor kinderen. Sommige kinderen hebben ook behoefte aan losse speelmaterialen op speelplekken.

Maar de professionals geven aan dat losse speelmaterialen niet aansluiten bij de behoeften van ieder kind.

Verder blijkt dat open ruimtes op speelplekken belangrijk zijn, zodat er ruimte op de speelplek beschikbaar is voor kinderen om een bepaald spel uit te voeren (bijvoorbeeld fantasiespellen, voetballen, skaten of fietsen). Een duidelijke indeling of zonering op speelplekken is hierbij gewenst: bijvoorbeeld door met heggen of paden duidelijk te maken dat een bepaald stuk van de speelplek bedoeld is om te voetballen en een ander stuk voor de jongere kinderen om te schommelen. Hierdoor bied je alle kinderen ruimte op de speelplek voor hun eigen spel.

- **Variatie op en tussen speelplekken is van groot belang**

Uit ons onderzoek blijkt dat variatie op en tussen speelplekken erg belangrijk is. Enerzijds vanwege verschillen in behoeften tussen kinderen, en anderzijds omdat kinderen zelf variatie in soorten spel(ervaring) willen.

Afhankelijk van leeftijd, gender en speeltype hebben kinderen verschillende voorkeuren. Dit betekent dat er niet alleen op een speelplek zelf verschillende dingen te doen moeten zijn. Ook variatie tussen de verschillende speelplekken die in de wijk/buurt aanwezig zijn is belangrijk.

- **Ruimte om te spelen: een speelvriendelijke (wijk/buurt)omgeving**

De grootte en ligging van een speelplek beinvloedt buitenspelen. Uit ons onderzoek blijkt dat een grote speelplek centraal in de wijk/buurt met veel verschillende speelmogelijkheden aantrekkelijk is voor kinderen.

Grote speelplekken bieden vaak meer variatie in speelmogelijkheden en trekken daardoor meer kinderen met verschillende speelbehoeften aan. Kleine speelplekken beoordelen kinderen vaker als saai. Wel liggen deze vaak dichter bij huis en zijn ze daardoor vaak beter bereikbaar voor kinderen dan grote speelplekken.

Volgens professionals is het belangrijk om de grootte van de speelplek niet alleen mee te nemen als het gaat om de inrichting van formele speelplekken. Buitenspelen begint voor kinderen al op de stoep, wat betekent dat je de hele wijk/buurt als potentiële speelplek kunt zien. De professionals spreken de hoop uit dat (lokaal) beleid zich niet enkel richt op de inrichting van formele speelplekken, maar dat het doel wordt om de hele omgeving zo speelvriendelijk mogelijk in te richten.

- **Het belang van sociale mogelijkheden op speelplekken**

Zowel voor kinderen als voor ouders zijn speelplekken sociale ontmoetingsplekken. De aanwezigheid van (veel) andere kinderen op een bepaalde speelplek stimuleert kinderen om naar die speelplek te gaan om buiten te spelen.

Volgens professionals is het voor ouders belangrijk dat er voldoende zitplekken op de speelplek aanwezig zijn. Ook voor kinderen zijn zitplaatsen (niet alleen bankjes, maar ook bijvoorbeeld schommels) belangrijk, omdat ze graag ‘chillen’ tijdens het buitenspelen.

De plaatsing van deze zitplekken is belangrijk. Zo kunnen bankjes of speeltoestellen waar kinderen niet naast elkaar, maar tegenover elkaar zitten, sociaal spel stimuleren.

Kanttekeningen

- **De ideale speelplek bestaat niet**

Wat voor het ene kind leuk is, kan voor het andere juist minder leuk zijn. Daarom beschreven we eerder dat variatie op én tussen speelplekken erg belangrijk is. Hierbij speelt participatie een cruciale rol.

We hebben nu opgehaald wat volgens de literatuur, een groep professionals en een groep kinderen belangrijk is. Het is belangrijk om erbij stil te staan dat de respondenten van ons onderzoek niet kunnen spreken namens alle kinderen in Nederland.

Daarom is het van groot belang kinderen, ouders en buurtbewoners te betrekken bij het ontwerpen van speelplekken. En dat dit op verschillende momenten gebeurt (bijvoorbeeld bij het ophalen van belemmeringen en behoeften, het bedenken van oplossingen en het toetsen van het ontwerp) en dat hun input écht wordt meegenomen.

Alleen dan ontstaat een omgeving die aansluit bij de wensen en behoeften van de kinderen voor wie de speelplekken zijn bedoeld. En worden die speelplekken daardoor ook beter benut.

- **Inrichting speelplek is belangrijk, maar speelt beperkte rol**

De focus van dit onderzoek lag op de inrichting van speelplekken. Maar uit onze resultaten bleek dat slechts 18 van de 199 geïdentificeerde factoren die buitenspelen beïnvloeden, te maken hebben met de inrichting van speelplekken. Ook in de gesprekken met professionals en kinderen kwamen veel andere factoren naar voren die niet gerelateerd waren aan de inrichting van speelplekken.

Daarom concluderen we dat de inrichting van speelplekken wel belangrijk is voor kinderen om buiten te gaan spelen, maar dat ook veel andere factoren een rol spelen. Zo is het bijvoorbeeld belangrijk dat er andere kinderen zijn om mee buiten te spelen, dat ouders kinderen stimuleren (of in elk geval niet beperken) en dat de wijk/buurt speelvriendelijk is, zonder bijvoorbeeld (ervaren) verkeersonveiligheid.

Zoals we ook benoemden in de inleiding van dit rapport, zijn de factoren bij de inrichting van speelplekken onderdeel van een complex systeem van veel factoren die buitenspelen en elkaar beïnvloeden (Willeboordse et al., 2022). In welke mate een factor buitenspelen kan beïnvloeden, is afhankelijk van de context.

Om buitenspelen succesvol te kunnen stimuleren is het daarom belangrijk om niet alleen op de inrichting van speelplekken te focussen, maar ook rekening te houden met andere factoren die buitenspelen beïnvloeden.

5.2 Aanbevelingen

Op basis van ons onderzoek doen we de volgende aanbevelingen voor beleid en praktijk.

Heb aandacht voor inrichting én andere factoren
Ontwikkel uitdagende en gevarieerde speelplekken, maar erken tegelijkertijd dat bij het stimuleren van buitenspelen nog veel meer factoren een rol spelen dan alleen factoren voor de fysieke inrichting van formele speelplekken. 199 factoren beïnvloeden namelijk buitenspelen, waarvan achttien over de inrichting van speelplekken gaan.

Het is daarom belangrijk dat er bij de ontwikkeling van lokaal en nationaal buitenspeelbeleid ook aandacht is voor andere factoren en een speelvriendelijke (wijk-/buurt)omgeving.

Maak avontuurlijk spel mogelijk
Bied meer mogelijkheden om uitdagende en avontuurlijke speelplekken te creëren. Kijk bijvoorbeeld als speelplek-/speeltoestelontwerpers en -ontwikkelaars samen met bijvoorbeeld je opdrachtgever of de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit naar wat er wél mogelijk is rondom het stimuleren van avontuurlijk spelen op speelplekken.

Zorg voor variatie op en tussen speelplekken
Houdt als ontwerper of ontwikkelaar van speelplekken/speeltoestellen rekening met variatie op en tussen speelplekken. Stuur als opdrachtgever, bijvoorbeeld gemeentes, deze ontwerpers en ontwikkelaars hier actief op aan. Benadruk daarbij dat het belangrijk is om op speelplekken te variëren met speelmogelijkheden voor kinderen van verschillende leeftijden, genders en speeltypes. En met verschillende natuurlijke en niet-natuurlijke materialen. Zorg er daarbij bovendien voor dat de (nieuwe) speelplek een aanvulling is op wat er al in de wijk/buurt aanwezig is.

Laat kinderen participeren bij ontwerp speelplekken
Laat kinderen (echt) participeren bij het ontwerpen van speelplekken, zodat deze aansluiten bij hun behoeften. Zorg er wel voor dat de kosten die een participatietraject met zich meebrengt, niet ten koste gaan van het budget voor de inrichting van speelplekken.


muller
instituut

Bronnen

Aggio, D., Gardner, B., Roberts, J., Johnstone, J., Stubbs, B., Williams, G., Sánchez, G. F. L., & Smith, L. (2017). Correlates of children's independent outdoor play: Cross-sectional analyses from the Millennium Cohort Study. *Preventive Medicine Reports*, *8*, 10–14. https://doi.org/10.1016/j.pmedr.2017.07.007

Beyer, K., Bizub, J. M., Szabo, A., Heller, B., Kistner, A., Shawgo, E., & Zetts, C. (2015). Development and validation of the attitudes toward outdoor play scales for children. *Social Science & Medicine*, 133, 253–260. https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2014.10.033

Cheng, T., Brussoni, M., Han, C. S., Munday, F., & Zeni, M. (2022). Perceived Challenges of early childhood educators in promoting unstructured Outdoor Play: An Ecological Systems perspective. *Early Years*, 1–17. https://doi.org/10.1080/09575146.2022.2034140

Farmer, V. L., Williams, S. M., Mann, J. I., Schofield, G., McPhee, J. C., & Taylor, R. W. (2017). The effect of increasing risk and challenge in the school playground on physical activity and weight in children: a cluster randomised controlled trial (PLAY). *International Journal of Obesity*, *41*(5), 793-800. https://doi.org/10.1038/ijo.2017.41

Houser, N. E., Roach, L., Stone, M. R., Turner, J., & Kirk, S. F. (2016). Let the children play: Scoping review on the implementation and use of loose parts for promoting physical activity participation. *AIMS public health*, *3*(4), 781. https://doi.org/10.3934/publichealth.2016.4.781

Jerebine, A., Fitton-Davies, K., Lander, N., Eyre, E. L., Duncan, M. J., & Barnett, L. M. (2022). "Children are precious cargo; we don't let them take any risks!": Hearing from adults on safety and risk in children's active play in schools: a systematic review. *International journal of behavioral nutrition and physical activity*, *19*(1), 111. https://doi.org/10.1186/s12966-022-01344-7

Lambert, A., Vlaar, J., Herrington, S., & Brussoni, M. (2019). What Is the Relationship between the Neighbourhood Built Environment and Time Spent in Outdoor Play? A Systematic Review. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, *16*(20). https://doi.org/10.3390/ijerph16203840

Lee, E. Y., Bains, A., Hunter, S., Ament, A., Brazo-Sayavera, J., Carson, V., Hakimi, S., Huang, W. Y., Janssen, I., Lee, M., Lim, H., Silva, D. a. S., & Tremblay, M. S. (2021). Systematic review of the correlates of outdoor play and time among children aged 3-12 years. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, *18*(1). https://doi.org/10.1186/s12966-021-01097-9

Morgenthaler, T., Schulze, C., Pentland, D., & Lynch, H. (2023). Environmental qualities that enhance outdoor play in community playgrounds from the perspective of children with and without disabilities: A scoping review. *International Journal of*

Environmental Research and Public Health, *20*(3), 1763. https://doi.org/10.3390/ijerph20031763

Munn, Z., Peters, M. D., Stern, C., Tufanaru, C., McArthur, A., & Aromataris, E. (2018). Systematic review or scoping review? Guidance for authors when choosing between a systematic or scoping review approach. *BMC medical research methodology*, *18*, 1-7. https://doi.org/10.1186/s12874-018-0611-x

Pawlowski, C. S., Madsen, C. D., Toftager, M., Amholt, T. T., & Schipperijn, J. (2023). The role of playgrounds in the development of children's fundamental movement skills: A scoping review. *PLoS one*, *18*(12), e0294296. https://doi.org/10.1371/journal.pone.0294296

Pereira, J. V., Vila-Nova, F., Veiga, G., Lopes, F., & Cordovil, R. (2024). Associations between outdoor play features and children's behavior and health: A systematic review. *Health & Place*, 87, 103235. https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2024.103235

Remmers, T., Broeren, S., Renders, C. M., Hirasing, R., Van Grieken, A., & Raat, H. (2014). A longitudinal study of children's outside play using family environment and perceived physical environment as predictors. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, *11*(1), 76. https://doi.org/10.1186/1479-5868-11-76

Singh, A., Veldman, S., & De Jonge, M. (2023). *Kinderen en jongeren bewegen minder en hun motoriek gaat achteruit. Kennis- en innovatiescan WP2*. Mulier Instituut.

Spencer, R., Joshi, N., Branje, K., Murray, N., Kirk, S., & Stone, M. (2021). Early Childhood Educator Perceptions of risky play in an outdoor loose parts intervention. *AIMS public health*, *8*(2), 213–228. https://doi.org/10.3934/publichealth.2021017

Ten Tije, T., Van Gorp, M., 't Lam, M., & Singh, A. (2024). *Buitenspelen onder de loep. Inzicht in de definitie van buitenspelen*. Mulier Instituut.

Tremblay, M. S., Gray, C., Babcock, S., Barnes, J. D., Bradstreet, C. C., Carr, D., Chabot, G., Choquette, L., Chorney, D., Collyer, C., Herrington, S., Janson, K., Janssen, I., Larouche, R., Pickett, W., Power, M., Sandseter, E. B. H., Simon, B., & Brussoni, M. (2015). Position Statement on Active Outdoor Play. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, *12*(6), 6475–6505. https://doi.org/10.3390/ijerph120606475

Visser, K., & Van Aalst, I. (2022). Neighbourhood factors in children's outdoor play: A systematic literature review. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, *113*(1), 80-95. https://doi.org/10.1111/tesg.12505

Wenger, I., Lynch, H., Prellwitz, M., & Schulze, C. (2023). Children's experiences of playground characteristics that contribute to play value and inclusion: Insights from

a meta-ethnography. *Journal of Occupational Science*, 1-28. https://doi.org/10.1080/14427591.2023.2248135

Willeboordse, M., Slot-Heijs, J., Noordzij, M., & Singh, A. (2022). *Buitenspelen in perspectief. Inzicht in de complexiteit van buitenspeelgedrag van Nederlandse kinderen*. Mulier Instituut.

Woolley, H., & Lowe, A. (2013). Exploring the relationship between design approach and play value of outdoor play spaces. *Landscape Research*, *38*(1), 53-74. https://doi.org/10.1080/01426397.2011.640432

Bijlage 1 – Overzicht factoren volgens professionals

In tabel B1.1 geven we een overzicht van het aantal professionals dat heeft aangegeven dat een factor van invloed is op hoeveel tijd kinderen op speelplekken doorbrengen, de motorische ontwikkeling van kinderen op speelplekken, het plezier dat kinderen op speelplekken ervaren en de uitdaging die kinderen op speelplekken ervaren.

Tabel B1.1
Aantal professionals dat heeft aangegeven dat een factor van invloed is op verschillende aspecten
(n=45)

	Hoeveel tijd	Motorische ontwikkeling	Plezier	Uitdaging	De factor heeft geen invloed op deze aspecten	Weet ik niet
Ruimtelijke indeling van speelplekken	30	28	33	35	1	3
Type ondergrond op speelplekken (zoals gras, houtsnippers of tegels)	8	14	20	17	10	4
Aanwezigheid van speeltoestellen op speelplekken	27	37	34	35	1	3
Aanwezigheid van natuurlijke elementen op speelplekken	26	22	35	32	1	2
Aanwezigheid van hoogteverschillen op speelplekken	19	32	32	40	1	1
Aanwezigheid van omheining op speelplekken	14	2	11	5	17	6
Aanwezigheid van open ruimte op speelplekken	22	14	22	13	3	11
Aanwezigheid van zichtlijnen op speelplekken	16	4	11	8	11	9
Aanwezigheid van schaduw op speelplekken	37	2	20	3	1	5
Aanwezigheid van losse speelmaterialen/gerecyclede materialen/open materialen (zoals gerecyclede banden, stenen, touw) op speelplekken	26	31	36	34	3	1

Aanwezigheid van voorzieningen op speelplekken (zoals (picknick)bankjes, watertappunten, prullenbakken of schone toiletten)	36	1	20	5	1	2
Aanwezigheid van attributen op speelplekken waarop kinderen kunnen chillen, hangen, praten, relaxen	37	7	37	9	0	3
Dichtheid van de speelvoorzieningen op speelplekken	12	8	14	12	12	12
Variatie op speelplekken (zoals variatie in speeltoestellen, mogelijkheden voor spelvormen, variatie in ondergronden of voor verschillende leeftijden)	29	37	38	37	0	1
Variatie tussen speelplekken	30	30	34	33	0	3
Grootte van speelplekken	32	20	28	25	1	6
Mogelijkheden voor sociale bijeenkomsten op speelplekken	31	6	30	11	1	7
Aanwezigheid en plaatsing van voldoende zitplekken op speelplekken voor ouders/verzorgers	37	4	14	4	1	4

Bron: Mulier Instituut.

Bijlage 2 – Organisaties die hebben bijgedragen

In tabel B2.1 geven we een overzicht van de organisaties waar de deelnemers aan de focusgroepen werkzaam zijn. We danken hen, de kinderen en de andere experts die aan het onderzoek hebben deelgenomen voor hun waardevolle bijdragen.

Tabel B2.1
Organisaties die hebben bijdragen in de focusgroepen

Aeres Hogeschool
BOERplay
BSW Rotterdam
Cruyff Foundation
De Blauwe Ton
House of Esports
Inno BeweegLab
Jantje Beton
Kompan
Lappset
Nijha
Nijland Erf- en Landschap inrichting
OBB ingenieurs
Proludic
RePlay
Space for Play
Speelplan
Speeltuinwerk Limburg
Stichting Enschedese Speeltuinen
Tante Kastanje

Lisa Wilderink
l.wilderink@mulierinstituut.nl

Tessa ten Tije
t.tentije@mulierinstituut.nl

Amika Singh
a.singh@mulierinstituut.nl

Mulier Instituut | 2025

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/speeltuinen



2017-2274.1

Speelruimte maken we samen

Beleidskader beheerde speeltuinen

Inhoudsopgave

0 Samenvatting

1 Inleiding 4

2 Doel 5

2.1 Uitgangspunten 6

3 Het veranderproces 7

3.1 Rol sociaal makelaar 2018 8
3.2 Rol sociaal makelaar vanaf 2019 9

4 Plan per speeltuin 10

4.1 Wat is tot nu toe bereikt 12
4.2 Welke mogelijkheden geeft het beleidskader speeltuinen 12

5 Kwaliteit speeltuinen 13

5.1 Het hart 13
5.2 Levendig 14
5.3 Mensen 14
5.4 Uitdagende inrichting en speelwaarde 15
5.5 Technisch beheer, onderhoud en huurovereenkomst 15
5.6 Pedagogisch klimaat 16
5.7 Bestuur en sociaal ondernemerschap 16
5.8 Ondersteuning, begeleiding en advisering speeltuinorganisaties 16

6 Financiën 18

6.1 Herverdeling middelen sociaal makelaarsorganisaties, UVO en Stadsbedrijven 18
6.2 Geldstromen 19
6.3 Huidige verdeling middelen 19
6.4 Voorstel verdeling middelen vanaf 1 januari 2018 19

Bijlage: Regelen van verantwoordelijkheid 21

Eigendom van grond en opstallen 21
Huurovereenkomst 22
Huurafhankelijk recht van opstal 22
Oplevering einde huur 22
Vergunningen 22
Aansprakelijkheid 23
Verzekeren 23

Samenvatting



Met het beleidskader 'Speelruimte maken we samen' willen wij het beheer van de Utrechtse speeltuinen een impuls geven. Dit is nodig, omdat gebruikers, bewoners en professionals een gebrek aan duidelijke sturing ervaren. Dit komt doordat het beheer van de speeltuinen op dit moment verspreid is over meerdere organisaties en gemeentelijke afdelingen. Hierdoor verliezen de speeltuinen aan betekenis als plekken die bijdragen aan een sterke sociale basis in de stad. Daar willen we iets aan doen.

Dit nieuwe beleidskader stelt voor het beheer sterk te vereenvoudigen en per speeltuin in één hand terug te brengen. Hiernaast geeft het beleidskader voor de toekomst duidelijkheid over de gewenste kwaliteitscriteria én de juridische en financiële voorwaarden die nodig zijn voor het beheer. Zo streven we naar een situatie waarin speeltuinen levendige plekken zijn, waar speeltuinorganisaties slagvaardig kunnen handelen en actieve bewoners met professionele ondersteuning activiteiten kunnen organiseren.

Dit beleidskader is in samenwerking met betrokkenen tot stand gekomen. De eerste stappen werden gezet door studenten die een oriënterend onderzoek uitvoerden. Naar aanleiding van dit onderzoek is met bewoners en gebruikers per speeltuin een plan ontwikkeld. Hieruit bleek dat iedere speeltuin een 'kloppend hart' heeft, een in het oog springend thema dat uniek is voor die ene speeltuin. Soms is dat sport of natuur, maar het kan ook draaien om spelend leren of elkaar ontmoeten. Met dit beleidskader maken we deze thema's tot het hart van het beheer.

De speeltuinen blijven een plek voor sociaal makelaars om contacten te leggen en initiatieven te ondersteunen. Hiernaast vraagt het pedagogisch klimaat op een aantal speeltuinen nog veel aandacht. In deze speeltuinen blijven de sociaal makelaarsorganisaties het sociaal beheer uitvoeren.

Omdat spelen niet zonder risico's kan, is het belangrijk dat de verantwoordelijkheden goed zijn afgesproken. Het moet voor iedereen duidelijk zijn wie verantwoordelijk en aansprakelijk is voor onderhoud en veiligheid. In dit beleidskader zijn hiervoor handvatten opgenomen.

Om de speeltuinorganisaties bij hun toekomstige beheertaak te ondersteunen, stellen we voor alle speeltuinen een basisbudget te geven, opgehoogd met middelen voor vervanging van de speeltoestellen en groot onderhoud van het speeltuingebouw. Voor enkele speeltuinen met hogere beheerlasten en/of een pedagogisch klimaat dat om extra inspanningen vraagt, kan het basisbudget worden verhoogd.

We zijn ervan overtuigd dat de speeltuinen met deze aanpak een belangrijke rol kunnen spelen in het veilig en plezierig opgroeien van kinderen in Utrecht.

1. Inleiding

De 21 beheerde speeltuinen in de gemeente zijn van belang voor kinderen als onmisbare aanvulling op alle openbare speelplekken en parken in de stad. Kinderen kunnen elkaar hier ontmoeten, veilig spelen en oefenen met de vreedzame conflicthantering die ze op school leren.



De speeltuinen zijn vaak plekken waar nieuwe buurtinitiatieven ontstaan die goed zijn voor de stad. Ook de leefbaarheid in de wijk is erbij gebaat, want kinderen hebben dan een goede speelvoorziening in de buurt. Tenslotte vormen ze vaak een magneet voor jonge gezinnen met verhuisplannen. De nota Speelruimte Utrecht 2009 benadrukte die grote betekenis al en noemde tegelijk een aantal hoofdpunten van het beleid, zoals de nadruk op kwaliteit van de speelruimte en het opstellen van tien wijkspeelruimteplannen.

Het Utrechtse speeltuinbeheer heeft altijd al een eigen karakter gehad. Elders in het land dragen zelfstandige speeltuinverenigingen of stichtingen doorgaans de verantwoordelijkheid, met een grote rol voor gebruikers en bewoners. Hier gebeurt dat van oudsher door beroepskrachten die samenwerken met ouders, kinderen en vrijwilligers. Een aanpak waar Utrecht achter staat, omdat zo de kwaliteit van de speeltuinen gewaarborgd wordt. In het verre verleden voerde een gemeentelijke dienst het beheer uit, in 1994 namen de voormalige welzijnsorganisaties die taak over. Sinds 2013 is het beheer gesplitst: de sociaal makelaarsorganisaties (SMO's) zorgen voor het sociale deel, Stadsbeheer(SB) voor het technische deel. Dit nieuwe beleidskader stelt voor het beheer sterk te vereenvoudigen en per speeltuin in één hand terug te brengen: in de speeltuin, door één organisatie, met inbreng van gebruikers en bewoners. Het beheer wordt zo helderder en wint aan kwaliteit. Deze koers is geheel in lijn met het beleidskader Vernieuwend Welzijn (2011) én het coalitieakkoord 'Utrecht maken we samen': we behouden de professionaliteit, maar geven tegelijk bewoners het vertrouwen om een rol te spelen en maken daarbij graag gebruik van hun kwaliteiten en betrokkenheid.

In dit voorstel leest u achtereenvolgens het doel, de uitgangspunten en het proces dat we voor ons zien om hier samen met onze partners in de stad te komen. Hierna gaan we in op de plannen per speeltuin en de wijze waarop we dit vertalen in gemeentelijk beleid. Tot slot gaan we in op de juridische en financiële aspecten.

2. Doel

Vaststellen van eenduidige criteria voor beheer waar iedere speeltuin aan moet voldoen. Dat willen we de komende periode voor elkaar krijgen. En voor iedere speeltuin een organisatie die wordt gedragen door de buurt. Vanuit het hart van de speeltuin stuurt deze compacte organisatie het sociaal, facilitair en technisch beheer aan. Zo zorgen we ervoor dat kinderen gratis, gezond en veilig kunnen spelen, zodat ze zich maximaal kunnen ontwikkelen en ontplooien.



Wat stellen we ons concreet voor bij dat beheer en welke resultaten verwachten wij hiervan? Hieronder een opsomming:

- Meer slagvaardigheid in beheer door de organisatie van een speeltuin in één hand te houden.
- Meer levendigheid door gevarieerde activiteiten voor jong en oud.
- Het bij elkaar brengen van sociaal, technisch en facilitair beheer.
- Intensiever en beter gebruik van de speeltuinen met ruimere openingstijden.
- Meer verantwoordelijkheid en beslissingsbevoegdheid voor gebruikers en bewoners, met ondersteuning op maat door professionals.
- Intensiever gebruik van de speeltuinen met ondersteuning op maat door professionals tijdens de ‘daluren’.
- Actieve bewoners die een rol spelen in het onderhoud, het organiseren van activiteiten, begeleiding en bestuurszaken.
- Stimulans van de wijkeconomie door lokale ondernemers te betrekken bij de verdere ontwikkeling van de speeltuinen. Dit zorgt voor een vliegwielfunctie omdat ook bewoners zich medeverantwoordelijk gaan voelen voor het reilen en zeilen van een speeltuin.
- Sterkere sociale basis in de wijk, doordat meer ouders elkaar ontmoeten in de speeltuin.



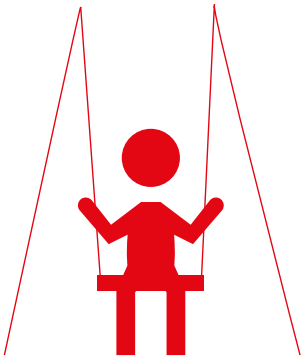
2.1 Uitgangspunten

De volgende uitgangspunten zijn van belang voor de toegankelijkheid en zijn voorwaarden voor de nieuwe speeltuinorganisatie:

- De speeltuinen bieden kinderen goede speel- en ontmoetingsmogelijkheden, ze zijn een waardevolle aanvulling op de openbare speelplaatsen.
- De speeltuinen zijn onderdeel van de inclusieve stad, dus vrij toegankelijk voor iedereen, mét of zonder lichamelijke/verstandelijke beperking. Verder is de speeltuin nadrukkelijk verbonden met de wijk, bijvoorbeeld door allerlei vormen van samenwerking.
- De SMO's blijven de speeltuin benutten als werkgebied voor haar sociaal makelaars. Ook wanneer zij niet verantwoordelijk zijn voor het sociaal beheer.
- De speeltuinen zijn met name bedoeld voor kinderen in de basisschoolleeftijd, dus de openingstijden sluiten hierop aan.
- Er is begeleiding door een professional en/of een vrijwilliger die ervoor zorgt dat er een pedagogisch klimaat is, mogelijk gebaseerd op de methode 'Vreedzaam', waarin alle kinderen meetellen en zich veilig voelen.
- Per speeltuin zorgt één vitale organisatie met één aanspreekpunt voor het beheer en de exploitatie.
- Alle speeltuinen krijgen een basisbudget voor beheer, exploitatie, professionele inzet en activiteiten. Speeltuinen waar het pedagogisch klimaat extra aandacht vraagt, kunnen aanspraak maken op extra middelen. Ook krijgen speeltuinorganisaties die speeltoestellen en hoofdgebouw van de gemeente overnemen, aanvullende subsidie om de kwaliteit van onderhoud te kunnen waarborgen.
- Alle speeltuinen moeten veilig zijn op basis van de gangbare wet- en regelgeving. Ook de aansprakelijkheid moet goed geregeld zijn.
- De speeltuinen onderhouden (nog meer) onderling relaties om de professionaliteit voortdurend op peil te houden en verder te ontwikkelen.
- De overgang naar het nieuwe beheer verloopt budgetneutraal. De middelen voor de speeltuinen die nu nog verdeeld zijn onder de SMO's, Stadsbedrijven en UVO blijven bestemd voor subsidiëring van de 21 speeltuinen.

3. Het veranderproces

Studenten hebben in 2015 beheerscenario's gemaakt voor de Utrechtse speeltuinen. Door gesprekken met vertegenwoordigers van de speeltuinen kregen ze inzicht in de praktijk van het beheer, hoe het er elders aan toe gaat en welke lessen er geleerd kunnen worden. Hun analyse was voor de betrokkenen bij de speeltuinen aanleiding meer onderlinge gesprekken te voeren over de toekomst van de speeltuinen.



In de tweede fase draaide het om onderzoek naar de gewenste kwaliteit en de verwachtingen van de speeltuinen. Gebruikers (een mix van kinderen, professionals, bewoners, wijkondernemers) en overige betrokkenen (o.a. beleidsmakers) hebben zich hierover gebogen en kwamen tot één plan per speeltuin. Vervolgens zijn de 21 afzonderlijke speeltuinplannen plus het advies 'Speelruimte maken we samen' aangeboden aan wethouder Everhardt. In alle plannen is aandacht besteed aan de relatie met de huidige SMO en aan de kwaliteitscriteria uit het advies. Het gaat onder meer om het pedagogische klimaat en goed technisch beheer. Een ander belangrijk punt is de meerwaarde van de speeltuin als plek voor het leggen van waardevolle verbindingen met de wijk. Een voorbeeld uit het advies: groen dat samen met kinderen en vrijwilligers wordt onderhouden onder begeleiding van een wijkhovenier, die tegelijk dagbesteding biedt aan mensen met een verstandelijke beperking.

Sinds het hiervoor genoemde onderzoek is in veel speeltuinen een ontwikkeling ontstaan, zoals de verzelfstandiging van speeltuin Abstede en speeltuin Bankaplein en de totstandkoming van de nieuwe speeltuin Hoge Weide in Leidsche Rijn. De komende twee jaar willen we met alle betrokkenen hard werken aan een stevig fundament voor de toekomst van álle speeltuinen: speeltuinen met mensen die samen vanuit het hart werken aan een levendige plek die verbonden is met de buurt. Deze beweging is inmiddels zichtbaar ingezet bij diverse speeltuinen. De organische ontwikkeling die hiervoor noodzakelijk is, heeft nog wel tijd nodig.

Op 1 januari 2018 lopen de huidige afspraken met de SMO's af. Voor het overbruggingsjaar 2018 maken we aparte afspraken. Alle partijen hebben er belang bij om de overgang naar een nieuwe subsidiering voor de speeltuinen geleidelijk vorm te geven als een groei-, leer- en ontwikkelingsproces, met gebruik van maatwerkafspraken. In sommige speeltuinen gaat het heel hard, hier kunnen en willen groepen mensen zo snel mogelijk verzelfstandigen. Andere speeltuinen beschouwen verzelfstandigen als een stip aan de horizon en hebben meer tijd nodig. Dit beleidskader is opgesteld om in beide situaties duidelijkheid te bieden.
We omschrijven in dit kader met name het beleid voor beheerorganisaties van speeltuinen vanaf januari 2018. Het kader is tot stand gekomen in samenspraak met veel betrokkenen die het advies uit de tweede fase (onderzoek) verder hebben uitgewerkt.



3.1 Rol sociaal makelaar vanaf 2018

Voor 2017 en 2018 hebben de SMO's de taak om de huidige speeltuinplannen af te maken in samenspraak met bewoners, maatschappelijke organisaties en andere betrokkenen. Tegelijk vragen wij de organisaties een partner te zoeken die met draagvlak uit de wijk de speeltuin wil beheren, zowel sociaal als technisch. Deze partner neemt het initiatief om samen met gebruikers en bewoners een speeltuinorganisatie op te zetten. De SMO's nemen de verantwoordelijkheid om dit proces te faciliteren wanneer hieraan behoefte is. De nieuwe beheerorganisatie kan vervolgens een subsidieaanvraag indienen bij de gemeente op basis van de beleidsregel 'beheerde speeltuinen'.

Tot nu toe is gebleken dat de overgang naar verzelfstandiging in goede samenwerking met de SMO's vorm krijgt. Het gemeentelijk streven is om in het verlengingsjaar 2018 zo zorgvuldig mogelijk de rust en continuïteit te waarborgen bij de SMO's. Daarom stellen we voor de SMO's gedeeltelijk financieel tegemoet te komen in 2018. Ze krijgen namelijk minder subsidie vanwege de uitvoering van het nieuwe beleid speeltuinen en de daaruit voortkomende verzelfstandiging van de speeltuinen. De gemeente maakt met elke afzonderlijke SMO afspraken over deze overbrugging. De situatie van iedere afzonderlijke speeltuin vraagt om maatwerkoplossingen, zowel wat betreft het tempo als de personele consequenties. De gedachte is dat de gemeente eenmalig een financiële bijdrage levert en ook de SMO wordt gevraagd eenmalig een eigen bijdrage te doen.

De SMO's kunnen dit voorstel bij hun subsidieaanvraag 2018 betrekken. In de subsidiebeschikking worden de kwaliteitscriteria voor de speeltuinen opgenomen met bijhorende subsidiemiddelen voor het sociaal beheer van de speeltuinen. Hierdoor is een afzonderlijk subsidieaanvraag voor het beheer niet meer nodig. Uitgangspunt is dat in deze specifieke omstandigheden de huidige splitsing van sociaal beheer en technisch beheer in stand blijft. Dit betekent dat UVO en Stadsbedrijven hun huidige werkzaamheden voortzetten en hiervoor ook financiële middelen krijgen. De SMO's, UVO en Stadsbedrijven moeten allemaal, net als de nieuwe speeltuinorganisaties, aan de nieuwe kwaliteitscriteria voldoen.

Wanneer in 2018 een nieuw initiatief ontstaat voor het beheer, kan dit in beginsel pas vanaf 2019 starten en moet het op 1 juli 2018 (peildatum) bekend zijn. Hiervan afwijken kan alleen als de initiatiefnemer overeenstemming heeft met SMO, UVO en Stadsbedrijven over taken, verantwoordelijkheden en financiële middelen voor het lopende kalenderjaar.

3.2 Rol sociaal makelaar vanaf 2019

In de nieuwe beleidsregel voor sociaal makelaarsorganisaties (per 1 januari 2019) wordt het sociaal beheer van speeltuinen niet opgenomen als taak of verantwoordelijkheid. Naar verwachting zijn er dan nog niet overal nieuwe speeltuinorganisaties. Dit betekent dat het soms wenselijk is dat de SMO tijdelijk het sociaal beheer blijft uitvoeren.

Op basis van onze inschatting wat betreft draagvlak en draagkracht voor verzelfstandiging, zijn de speeltuinen in te delen in twee typen.

Het is belangrijk om te beseffen dat participatieprocessen om tot verzelfstandiging te komen, afhankelijk zijn van de energie onder betrokkenen en hun eigen tempo en dynamiek kennen. De indeling die hier volgt zien we daarom als een indicatie voor waar we nu staan:

1. Speeltuinen die al zijn verzelfstandigd, of die werken aan (organisatorische) randvoorwaarden om dit per 1 januari 2018 te bereiken. Draagvlak en draagkracht in de buurt worden in het participatieproces verder versterkt: De Zandloper, Sportspeeltuin Abstede, Noordsepark, Bankaplein, Hoge Weide, De Boog, Eilandsteede, Griftsteede, De Kameleon en De Bloesem.
2. Speeltuinen waar nog wordt gewerkt aan het versterken van draagvlak en draagkracht. Er is overleg met maatschappelijke organisaties en bewoners over het overnemen van verantwoordelijkheden. De intentie is om in 2017 en 2018 verdere stappen te zetten. Deze speeltuinen zijn weer in twee groepen in te delen, namelijk:

    a. Speeltuinen met een sterk pedagogisch klimaat. Bij het vasthouden van de energie onder vrijwilligers is er voldoende potentie in de wijk om het draagvlak verder te ontwikkelen. Er worden initiatiefnemers gezocht om vorm te geven aan de verzelfstandiging: De Balije, De Albatros, Voorn, De Kleine Dom, De Duizendpoot en Fort Luna.

    b. Speeltuinen waar het pedagogisch klimaat verder versterkt moet worden of waar het vasthouden van energie onder vrijwilligers blijvend aandacht vraagt. Deze speeltuinen blijven ook vanaf 2019 nog onder verantwoordelijkheid vallen van de sociaal makelaar en Stadsbedrijven. Het streven naar verzelfstandiging blijft wel staan, maar zonder druk te leggen op bewoners en gebruikers van de speeltuin: De Speelboom, Anansi, De Watergeus, Gagelsteede en De Watertoren.

Om rekening te houden met deze uiteenlopende situaties en tegelijk de SMO's duidelijkheid te geven over de hoogte van de subsidie vanaf 1 januari 2019, stellen wij het volgende voor:

- De speeltuinen onder 1 en 2a die per 1 januari 2019 nog niet zijn verzelfstandigd, met als peildatum de Voorjaarsnota 2018, blijven in de uitvraag voor de periode 2019 - 2020 in beheer van de SMO's.
- De speeltuinen onder 2b blijven tot 1 januari 2023 in beheer van de SMO's. We maken wel een voorbehoud: de datum kan veranderen omdat die is gekoppeld aan de nieuwe subsidieperiode voor het sociaal makelaarschap, die nog bepaald moet worden. Voor alle genoemde speeltuinen blijft verzelfstandiging wel de 'stip op de horizon' om naartoe te werken.

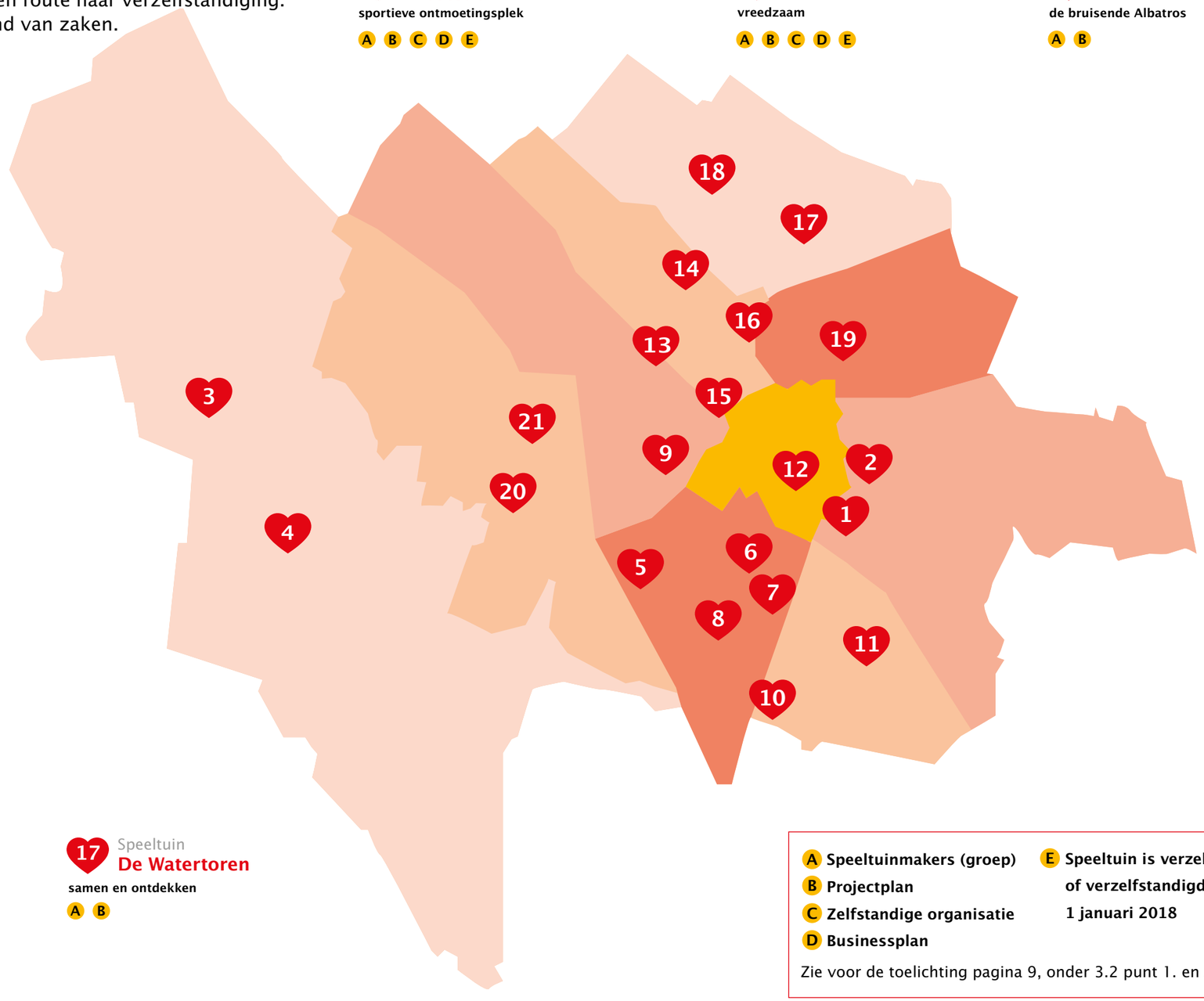
Mocht zich in de tussentijd een nieuwe speeltuinorganisatie melden, dan is afwijken van dit voorstel mogelijk. Voorwaarde is wel dat die organisatie overeenstemming heeft met de SMO, UVO en Stadsbedrijven over taken, verantwoordelijkheden en financiële middelen. Een overname moet budgetneutraal verlopen en wordt voorgelegd aan de gemeente. Gezien de ervaringen tot nu toe hebben wij er alle vertrouwen in dat betrokken partijen hier in goed overleg uitkomen.

Tot slot: de SMO kan de speeltuin benutten als werkgebied voor haar sociaal makelaars, als vindplaats voor nieuwe initiatieven of om contacten te leggen met kinderen en volwassenen.

4. Plan per speeltuin

De 21 beheerde speeltuinen hebben ieder een eigen identiteit en ze volgen allemaal een eigen route naar verzelfstandiging. Hier een overzicht van de stand van zaken.

peildatum mei 2017



1 Sportspeeltuin Abstede
sportieve ontmoetingsplek
A B C D E

2 Speeltuin De Bloesem
vreedzaam
A B C D E

3 Bouwspeeltuin De Albatros
de bruisende Albatros
A B

4 Buurtspeeltuin De Balije
bruisende ontmoetingen
A B

5 Speeltuin Anansi
vreedzame ontmoetingsplek
A B

6 Wijkspeeltuin De Boog
groene ontmoetingsplek
A B C D E

7 Buurttuin de Zandloper
wij en huiselijk
A B C D E

8 Speeltuin Eilandsteede
Doen natuurlijk!
A B C D E

9 Speeltuin Bankaplein
sporten – spelen – maken
A B C D E

10 Speeltuin De Kameleon
natuurlijk spelen en ontmoeting
A B C D E

11 Speeltuin Fort Luna
huiselijk en avontuurlijk
A B

12 Speeltuin De Kleine Dom
internationale ontmoeting
A B

13 Speeltuin De Speelboom
samen en diversiteit
A B

14 Speeltuin De Watergeus
huiskamer van de wijk
A B

15 Speeltuin De Duizendpoot
presentie
A B

16 Speeltuin Het Noordse Park
samen spelen
A B C D E

17 Speeltuin De Watertoren
samen en ontdekken
A B

18 Speeltuin Gagelsteede
samen open
A B

19 Speeltuin Griftsteede
samen griftsteede
A B C D E

20 Speeltuin Voorn
spelend leren
A B

21 Speelboerderij Hoge Weide
natuurlijk spelen
A B C D E

A **Speeltuinmakers (groep)**
B **Projectplan**
C **Zelfstandige organisatie**
D **Businessplan**
E **Speeltuin is verzelfstandigd of verzelfstandigd per 1 januari 2018**

Zie voor de toelichting pagina 9, onder 3.2 punt 1. en 2.

4.1 Wat is tot nu toe bereikt

Dit beleidskader is mede tot stand gekomen door een sterke betrokkenheid vanuit zeer diverse speeltuinen, tijdens de uiteenlopende fasen van ontwikkeling. Het beleidskader staat dan ook niet op zich, maar is sterk verbonden met de ontwikkelingen in de dagelijkse praktijk van de speeltuinen. Dit proces zelf heeft al veel energie en kennis opgeleverd bij de betrokkenen van de speeltuin en is terug te lezen op www.speeltuinen.org. In verschillende vormen werken betrokkenen aan de kwaliteitscriteria en aan praktische tools die speeltuinen helpen om deze kwaliteit te realiseren. Op dit moment organiseren diverse speeltuinen zich om tot een volledig zelfstandig beheer te komen. Enkele nieuwe speeltuinbesturen zijn met elkaar in overleg om de kwaliteit van de speeltuinen bestuurlijk te waarborgen. Ze zien de waarde in van goede professionals naast vrijwilligers die dagelijkse werkzaamheden verrichten en activiteiten ontplooien.
De afgelopen twee jaar is er een brede gemeenschap ontstaan van mensen in diverse posities rond de speeltuinen, die zich samen hard maken voor de professionaliteit, kwaliteit en speelruimte in het beleid.

4.2 Welke mogelijkheden geeft het beleidskader speeltuinen

Verzelfstandigde speeltuinen hebben een grote mate van vrijheid in het aansturen en beheren van de speeltuinen. Ze krijgen middelen voor professioneel beheer, onderhoud en activiteiten en kunnen deze middelen aanvullen via fondswerving, verhuur van ruimte en inkomsten uit een breder aanbod van activiteiten. Speeltuinorganisaties kunnen sociaal ondernemend zijn en vanuit het hart van de speeltuin een plek maken die de buurt aantrekkelijker maakt.



5. Kwaliteit speeltuinen

Iedereen onderschrijft het belang van een eenduidige, gemeenschappelijke meetlat voor het meten van de kwaliteit, met een daarbij behorende monitoring en een verantwoordingssysteem dat weinig extra tijd en rompslomp kost. Vanuit de vraag ‘Waar draait het om in de speeltuin?’ hebben we gezamenlijke kwaliteitscriteria ontwikkeld. Deze criteria benoemen de basis waaraan een speeltuin minimaal moet voldoen. Door deze criteria is het voor iedereen duidelijk wat aandacht moet krijgen, welke ambitie nodig is en of de speeltuinorganisatie voldoet aan de opdracht. Eenvoudig, voor iedereen zichtbaar en te volgen.



5.1 Het hart

De criteria zijn gericht op het borgen en ontwikkelen van het hart van de speeltuin. Het draait in de speeltuin om het belang van ieder kind; om spelen, spelend leren en ontmoeten, voor zoveel mogelijk mensen. Kinderen die naar de basisschool gaan staan centraal, maar daaromheen is er ook aandacht voor peuters, ouders, volwassenen en ouderen.

In elke speeltuin is een ‘hart’ aan te wijzen van waaruit ‘meer speeltuin’ kan ontstaan. In de ene speeltuin draait het om sport, in andere om ontspanning, vreedzaam samenspelen, natuur, presentie, spelend leren, vrijheid of buurtontmoeting. Door dit ‘kloppend hart’ in het midden van het speeltuinbeheer te plaatsen, kan het de functie van een vliegwiel krijgen:

- Vanuit het hart geselecteerde activiteiten generen toeloop en bekendheid. Vanuit deze toeloop en bekendheid wordt de speeltuin als plek van en voor buurtbewoners gepositioneerd en worden mensen verleid om te komen, te blijven komen en om actief mee te werken.
- Wanneer technische en sociale beheertaken vanuit het hart worden aangestuurd, kan veel meer sociale en economische waarde uit dezelfde euro’s worden gehaald. Een voorbeeld is het groen samen met vrijwilligers onderhouden onder begeleiding van een wijkhovenier, die tegelijk dagbesteding biedt aan mensen met een verstandelijke beperking.
- Het hart helpt ook bij het betrekken van mensen, partners en fondsen van buiten de buurt. De sportspeeltuin zorgt bijvoorbeeld via afspraken met sportopleidingen voor een continue inzet van stagiaires.

Dit beheer vanuit het hart vraagt om focus, continue aandacht en inspanning. Het is een proces dat structurele aandacht vraagt. Elke speeltuin formuleert haar hart en bijbehorende kernwaarden en maakt deze breed bekend, zowel in de speeltuin en de buurt als op de eigen de website.

5.2 Levendig

De speeltuin is zo aantrekkelijk mogelijk, zodat er het hele jaar zoveel mogelijk kinderen en andere bezoekers uit de wijk komen:

- De speeltuin hanteert ruime openingstijden, die goed zijn afgestemd op de basisschooltijden en wensen van de buurt. Elke speeltuin bepaalt haar eigen openingstijden. De speeltuinen hebben zelf aangegeven ruime openingstijden te willen hanteren. De minimale eis is dat de speeltuin gemiddeld 6 dagen gedurende 5 uur per dag geopend is. De speeltuinen hebben zelf aangegeven ruime openingstijden te willen hanteren. Deze openingstijden worden breed bekend gemaakt, zowel in de speeltuin, in de buurt, als op de website van de speeltuin.
- De speeltuin is één van de speelplekken in de wijk waar kinderen spelen en waar opvallend gedrag bij kinderen gesignaleerd kan worden.
- De speeltuin is een plek waar rookvrij spelen uitgangspunt is. De speeltuinorganisaties en/of sociaal makelaarsorganisaties gaan hierover in gesprek met de gebruikers om te komen tot goede afspraken, zodat kinderen in een gezonde en prettige omgeving kunnen spelen.
- Tijdens openingstijden is er (pedagogische) begeleiding of gastheerschap door mensen die zich structureel aan de speeltuin hebben verbonden en ervaring hebben met (deel) aspecten van het werk. De invulling van deze begeleiding kan op tal van manieren plaatsvinden: door een betaalde, professioneel opgeleide pedagogisch medewerker, door vrijwilligers uit de buurt, door sociaal ondernemers, door partners in de wijk, door mensen in een leerwerktraject of door andere omwonenden met wie structurele afspraken zijn gemaakt.
- Tijdens de openingstijden kunnen er 'kinderfeestjes' plaatsvinden in de speeltuin met een ouder/verzorgende. Hiervoor worden geen ruimtes binnen en/of buiten afgesloten. Het organiseren van besloten (kinder)feesten en -partijen is verboden.
- De speeltuin brengt een programmering (vanuit het hart) met activiteiten en festiviteiten voor en door kleine en grote bezoekers. Dit programma wordt breed bekend gemaakt, onder meer via de website, social media en via het netwerk rond de speeltuin. Rondom deze programmering biedt de speeltuin zoveel mogelijk (vrije) ruimte voor initiatieven en activiteiten.
- Het aanvullende gebruik, ook wel dubbelgebruik genoemd, moet passen binnen de doelstellingen van het Vernieuwend Welzijn, verhuurbeleid en het beleidskader speeltuinen. Daarnaast moet rekening worden gehouden met de bestemming zoals die is opgenomen in het bestemmingsplan en de wet Markt en Overheid zodat er geen oneigenlijke concurrentie ontstaat met ondernemers in de stad.

5.3 Mensen

De speeltuin wordt door veel mensen uit diverse doelgroepen gedragen, zoals kinderen, ouders, vrijwilligers bij activiteiten, sociale professionals, bestuursleden, sociale ondernemers, stagiaires, technisch vrijwilligers/betaalde krachten, mensen met dagbesteding of in een leerwerktraject en groenverzorgers. Zij maken samen de speeltuin, zorgen er samen voor dat activiteiten plaatsvinden en dat de speeltuin open, levendig, leuk, inclusief, uitdagend ingericht, goed onderhouden, veilig en vreedzaam is.

Een vaste kern van kundige mensen, de 'speeltuinmakers', vormt de basis. Zij zijn de 'vaste gezichten' die herkenbaar in de speeltuin aanwezig zijn, begeleiding bieden, de programmering maken en het onderhoud regelen. Dit team 'draait' de speeltuin en staat op de website genoemd. Dit team heeft ook de kwaliteiten die nodig zijn voor de speeltuin, dus pedagogisch én zakelijk, technisch én sociaal. Elk teamlid beschikt in ieder geval over kennis van de vreedzame methodiek en bedrijfshulpverlening.

Naast dit kernteam heeft elke speeltuin een flexibele schil van 'speeltuin-mee-makers', mensen die vaker of incidenteel iets doen, soms zelfstandig, soms met (veel) behoefte aan begeleiding. Ook over deze 'schil' wordt op de website iets verteld. Deze 'speeltuin-mee-makers' krijgen als ze dat willen, mogelijkheden om zich verder te ontwikkelen. Bijvoorbeeld door een training Vreedzaam, activiteitenbegeleiding, groenonderhoud en/of bedrijfshulpverlening.

Van alle mensen die de speeltuin 'mee-maken' wordt een intentieverklaring gevraagd waarin de basiswaarden staan van de speeltuin: 'Zo doen wij het hier'. Daarnaast moeten de vrijwilligers/beroepskrachten van het kernteam een Verklaring Omtrent Gedrag (VOG) hebben.

5.4 Inrichting en voldoende speelwaarde

De speeltuin is een leuke en levendige plek door de speeltoestellen, de natuurlijke speelaanleidingen, ontmoetingsplekken en spellen. Daarnaast kunnen kookvoorzieningen, de mogelijkheid voor het maken van koffie/thee en andere aanvullende horeca een belangrijke bijdrage leveren aan het kloppend hart.
Elke speeltuin zorgt zowel binnen als buiten voor een gevarieerde, uitdagende inrichting die past bij het hart en die de verschillende leeftijdsgroepen (tot 6 jaar, 6-9 jaar en 9-12 jaar) in de buurt uitnodigt tot spelen en ontmoeten. De inrichting biedt ook speelmogelijkheden aan kinderen met een lichamelijke of geestelijke beperking.

De inrichting van elke speeltuin biedt voldoende 'speelwaarde' door diversiteit in:

- spelvormen/speeltoestellen die gezamenlijk worden gebruikt;
- spelaanleidingen die de fantasie van kinderen stimuleren;
- materialen die de creativiteit van het kind stimuleren;
- spelaanleidingen die uitdagend en/of grensverleggend zijn;
- spelaanleidingen die sport- en beweging in zich hebben.

5.5 Technisch beheer, onderhoud en huurovereenkomst

De speeltuinlocatie omvat een gebouw en een buitenspeelruimte voor spelen en ontmoeten. Daarnaast zijn er speeltoestellen buiten het gebouw die dagelijks schoon, onderhouden, heel en veilig moeten zijn. Het streven is om dit gezamenlijk met gebruikers voor elkaar te krijgen, wat de betrokkenheid en het gevoel van medeverantwoordelijkheid kan versterken. Het is wel van belang dat de speeltuinorganisatie specifieke deskundigheid inhuurt, wanneer deze nog niet voorhanden is.

Wij stellen voor om de speeltuinen te verhuren aan de nieuwe speeltuinorganisaties. De gemeente blijft eigenaar van de grond. Voor zaken als gebouwtjes, speeltoestellen, hekwerken, beplantingen en verhardingen wordt een huurafhankelijk recht van opstal opgesteld. Deze overeenkomst geeft duidelijkheid over verantwoordelijkheden van de speeltuinorganisatie en de gemeente. De huurovereenkomst kan beëindigd worden wanneer de speeltuinorganisatie niet aan de voorwaarden voldoet of de speeltuinorganisatie zichzelf opheft. Voor een verdere beschrijving zie de bijlage.

De speeltuin moet voldoen aan de geldende wet- en regelgeving, waaronder de Arbeidsomstandighedenwet en het Bouwbesluit. Om hierin wegwijs te worden, kan een speeltuinorganisatie terecht bij de Utrechtse ondersteuningsstructuur voor advies (zie par. 6.8). Speeltoestellen zijn gekeurd volgens de Europese normen, zoals opgenomen in het Warenwetbesluit Attractie- en Speeltoestellen. In dit besluit is opgenomen dat er, naast het plaatsen van gekeurde speeltoestellen, ook periodieke keuringen moeten plaatsvinden. De speeltuinorganisatie houdt de bevindingen van deze keuringen bij in het logboek en verantwoordt die aan de gemeente in relatie tot de subsidiebeschikking.

De Wet Hygiëne en Veiligheid Badinrichtingen en Zwemgelegenheden is op spetterbaden van toepassing. De speeltuinorganisatie geeft uitvoering aan deze wetgeving en zorgt voor voldoende kennis hierover door inhuur of door zichzelf te bekwamen. De speeltuinorganisatie draagt zorg voor goed onderhoud van de opstallen. Hierbij mag wel zichtbaar zijn dat de opstallen gebruikt worden, maar er mag geen sprake zijn van achterstallig onderhoud (NEN 2767, niveau 3).

Bezoekers kunnen melding maken van gebreken, bijv. een defect speeltoestel of een hek dat niet goed werkt. Gebreken en defecten worden gemeld en geregistreerd en binnen een redelijke termijn verholpen. De speeltuinorganisatie houdt zich daarbij aan haar zorgplicht.

5.6 Pedagogisch klimaat

De gemeente Utrecht kiest voor een samenhangende pedagogische aanpak. Alle organisaties die in de wijk met kinderen in de basisschoolleeftijd in aanraking komen, worden gestimuleerd om de vreedzame of een vergelijkbare methodiek te gebruiken. Dit doen we vanuit de overtuiging dat we kinderen en jongeren op allerlei plekken goed moeten voorbereiden op het leven in een democratische samenleving. Deze staat of valt met het vermogen om op vreedzame wijze conflicten op te lossen, om een bijdrage te leveren aan de gemeenschappen open te staan voor verschillen tussen mensen. Elke speeltuin geeft op eigen wijze een praktische invulling aan de vreedzame methodiek, op een manier die past bij de plek, de scholen in de buurt en de speeltuingemeenschap. Het vreedzaam werken in de speeltuin wordt elk jaar geëvalueerd en bijgesteld in een jaarplan.

Uit onderzoek blijkt dat zichtbaarheid van het logo van vreedzaam voor kinderen onder de 12 jaar bijzonder werkzaam is als het gaat om de overdracht van kennis van school naar andere plekken. Het is daarom wenselijk het logo van vreedzaam in elke speeltuin zichtbaar te maken.

5.7 Bestuur en sociaal ondernemerschap

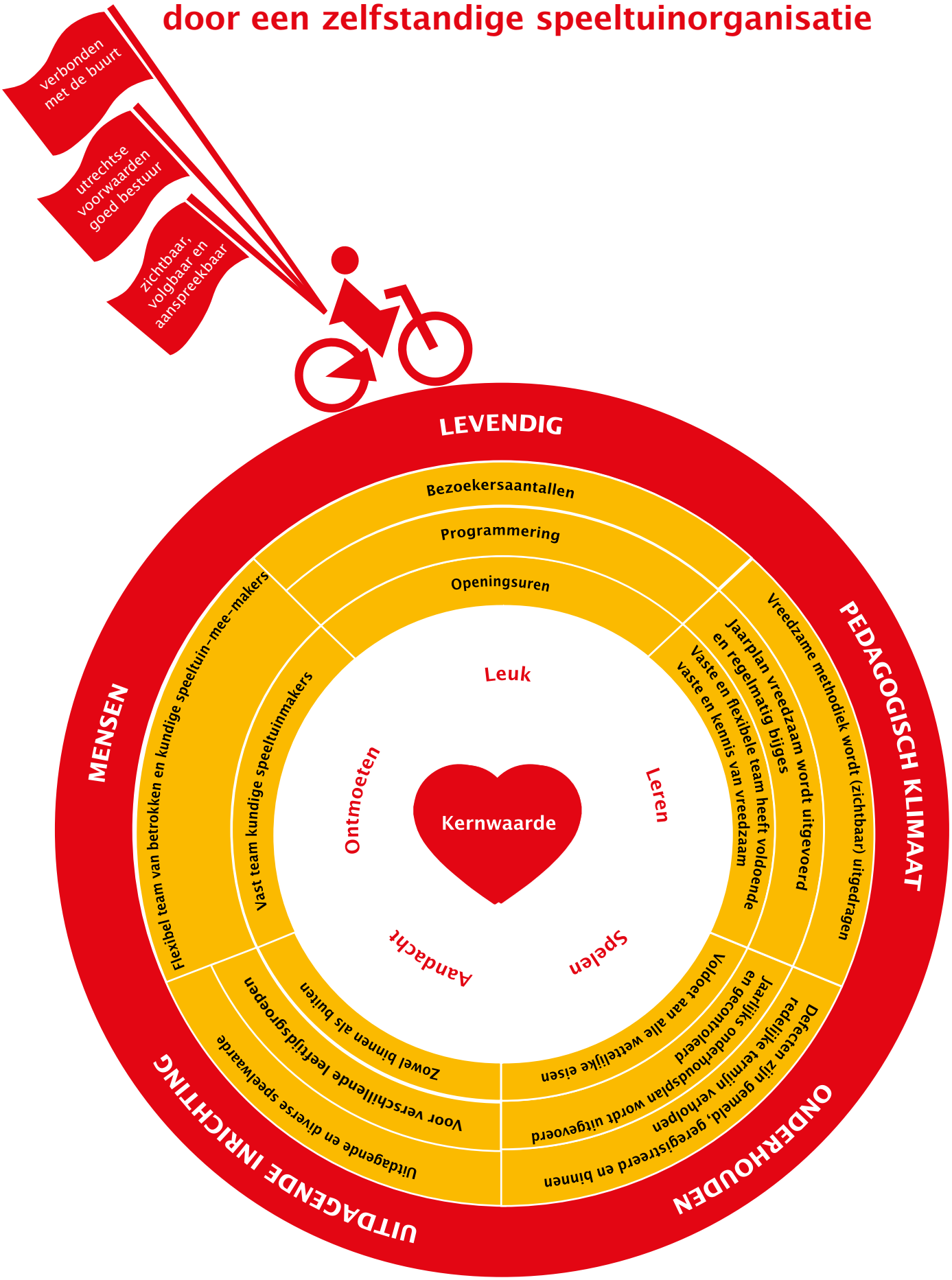
In de huidige structuur is de speeltuin ‘van niemand’. Voor de toekomst is het gewenst dat er in elke speeltuin één duidelijke partij bekend en aanspreekbaar is op het beheer. Voorwaarden voor de speeltuinorganisatie:

- Voldoet aan de Utrechtse voorwaarden voor goed bestuur.
- Is verbonden met de buurt en werkt samen met belangrijke sociale partners rondom de speeltuin: draagt zorg voor participatie van kleine en grote bezoekers in de speeltuin zelf en bij het bestuur van de speeltuin.
- Is zichtbaar, volgbaar en aanspreekbaar. Dat wil zeggen dat, bestuursleden bekend worden gemaakt op de website, inclusief de mogelijkheid om contact met hen op te nemen;
  - de speeltuin de financiële jaarcijfers publiceert (op het niveau van de individuele speeltuin) op haar website, zodat voor iedereen inzichtelijk is hoe de publieke middelen worden ingezet en (optimaal) aangevuld;
  - de speeltuin publiceert hoe zij risico’s beheerst, welke verantwoordelijkheden en aansprakelijkheid (ouders van) bezoekers zelf dragen en voor welke risico’s de speeltuinorganisatie aansprakelijk en verzekerd is.
- Zorgt ervoor te voldoen aan de minimale kwaliteitscriteria en is aanspreekbaar op de kwaliteitscriteria door jonge en oudere bezoekers, omwonenden, overige inwoners van Utrecht én door de gemeente.
- Faciliteert het sociaal beheer en het team begeleiders om te kunnen voldoen aan de kwaliteitscriteria.

5.8 Ondersteuning, begeleiding en advisering speeltuinorganisaties

In beginsel sturen de speeltuinorganisaties de speeltuinen zelfstandig aan. Speeltuinorganisaties die ondersteuning vragen op juridisch, beleidsmatig en operationeel gebied worden hierin bijgestaan door deskundigen. Er is veel deskundigheid in de stad, zoals uiteraard bij de SMO’s. Maar ook ondernemers als Labyrinth, Social Firm en verschillende speeltuinondernemers staan speeltuinen met specifieke vragen bij, ieder vanuit een unieke deskundigheid. Deskundigheid die (nog) niet in de stad voorhanden is wordt elders gezocht. Zo staat het NUSO vanuit haar landelijke ervaring de nieuwe Utrechtse speeltuinbesturen bij. Tenslotte is aan de makers van de online tool voor speeltuinbesturen, de zogenoemde ‘bestuurskamer’, gevraagd om een Utrechtse variant in te richten. Mede op basis van onze eerdere ervaringen bij (netwerk) buurtcentra in zelfbeheer geeft dit ons voldoende vertrouwen om passende ondersteuning te bieden wanneer dit gewenst is.

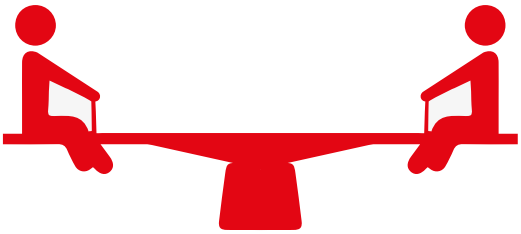
Integrale sturing en sociaal ondernemerschap door een zelfstandige speeltuinorganisatie



© Organisatiekunstenaar

6. Financiën

Wanneer de taken en verantwoordeljkheden voor de speeltuinen verschuiven, heeft dit invloed op de financiering. Dit betekent dat de gereserveerde middelen voor de speeltuinen worden herverdeeld. Speeltuinen kunnen hiernaast ook zelf voor inkomsten zorgen.



6.1 Herverdeling middelen Sociaal makelaarsorganisaties, UVO en Stadsbedrijven

In de gemeentelijke begroting is geld gereserveerd voor het beheer van de speeltuinen. De afdeling Maatschappelijke Ontwikkeling onderhoudt de subsidierelatie met de SMO's die het sociaal beheer verzorgen en draagt er zorg voor dat Stadsbedrijven het facilitair en technisch beheer uitvoert en UVO het eigenaarsbeheer. Deze taken voeren zij uit vanuit een breder takenpakket. Het is hierdoor niet altijd duidelijk welk deel van het budget beschikbaar is per speeltuin. Voor de betrokkenen zelf en op de buitenwereld komt de organisatie van het beheer vrij complex over. Vanuit de gebruiker gezien is de besluitvorming over de besteding van de middelen niet of nauwelijks transparant of beïnvloedbaar. Bezoekers krijgen regelmatig een onvolledig beeld, waardoor de indruk ontstaat dat er weinig middelen zijn voor de speeltuinen. Dit geeft onvrede, vooral bij vrijwilligers en bewoners die meer invloed en betrokkenheid willen hebben bij de speeltuin.

6.2 Geldstromen

Wij stellen voor om op basis van het advies uit de tweede fase van het veranderproces ‘Speelruimte maken we samen’, iedere speeltuin met een basisbudget te subsidiëren. Dit basisbudget kan desgewenst verhoogd worden met extra middelen in verband met hogere beheerlasten en/of extra aandacht voor het pedagogische klimaat binnen de speeltuin. De subsidie is bedoeld als bijdrage aan de exploitatie- en beheerlasten en is niet bij voorbaat dekkend voor alle lasten. De subsidie wordt aangevraagd op basis van de nieuwe beleidsregel ‘Beheerde speeltuinen’ en kent meerjarige afspraken met een jaarlijkse subsidie. Speeltuinen kunnenop verschillende wijzen zelf voor inkomsten zorgen, zoals via fondsenwerving, donaties en activiteitbijdragen en verhuur met activiteiten passend binnen de context van Vernieuwend Welzijn.

6.3 Huidige verdeling middelen

€ 2.000.000	Sociaal beheer, subsidie aan SMO’s
€ 400.000	Facilitair beheer, interne opdracht Stadsbedrijven
€ 350.000	Eigenaarsonderhoud hoofdgebouw en vervanging speeltoestellen
€ 2.750.000 totaal	Beschikbaar aan middelen voor het totale beheer van speeltuinen.

6.4 Verdeling middelen vanaf 1 januari 2018

a

€ 93.500	Basisbudget technisch en sociaal beheer per speeltuin
Gebaseerd op:	
€ 60.000	Inhuur betaalde kracht(en)
€ 20.000	Voor (dagelijks) technisch onderhoud, exploitatiekosten zoals energie, belastingen, verzekeringen, schoonmaakkosten en (dagelijks) onderhoud speeltoestellen
€ 13.500	Voor onderhoud en vervanging los speelgoed voor binnen en buiten, onderhoud aan overige schuurtjes, bijgebouwtjes e.d. en bijdrage voor verbruiks materialen.
N.B	◣ Dit basisbudget wordt als geheel gesubsidieerd zonder oormerking van kosten. ◣ Basisbudget kan opgehoogd worden met onderstaande reserveringen, afhankelijk van de mate overname verantwoordelijkheden. ◣ Sociaal Makelaarorganisaties ontvangen € 60.000 voor personele lasten en een gedeelte van € 13.500. Dit laatste is afhankelijk van de tijdelijk afspraak wel/niet bijgebouwtjes te onderhouden.

b

€ 210.000	Afschrijving/vervanging speeltoestellen per speeltuin € 10.000 (gemiddelde levensduur speeltoestellen 10–15 jaar)
€ 168.000	Eigenaarslasten en bestemmingreserve hoofdgebouw per speeltuin € 8000 (groot onderhoud o.a. dak, kozijnen, riolering, elektriciteit), belastingen, schoonmaakkosten en (dagelijks) onderhoud speeltoestellen
€ 200.000	Reservering voor tijdelijk extra sociaal beheer t.b.v. ondersteuning pedagogisch klimaat, verzekeringen, schoonmaakkosten en (dagelijks) onderhoud speeltoestellen
€ 108.500	Middelen voor hogere structurele huur, beheer- en/of kapitaallasten
€ 100.000	Post onvoorzien voor o.a. ondersteuning besturen/samenwerking tussen speeltuinen, innovatie, advisering en eenmalige onvoorziene kosten

€ 2.750.000 totaal per jaar



Bijlage

Regelen van verantwoordelijkheid

Spelen is niet zonder risico en aan de inrichting en het onderhoud van een veilige speelomgeving zijn veel wettelijke verplichtingen verbonden. Het is belangrijk dat deze verantwoordelijkheden in de speeltuin goed zijn vastgelegd. Het moet voor iedereen helder zijn wie verantwoordelijk en aansprakelijk is voor onderhoud, veiligheid en eventuele ongelukken.



Eigendom van grond en opstallen

De gemeente Utrecht is eigenaar van de grond waarop zich de speeltuinen, hekwerken, speeltoestellen, beplanting en gebouwtjes bevinden. De eigenaar van de grond is automatisch juridisch eigenaar van alle onroerende goederen (natrekking). Dit kan alleen wijzigen door een recht van opstal.

- In het navolgende worden de gebouwtjes en speeltoestellen gezamenlijk aangeduid als ‘opstallen’. De speeltoestellen die als opstallen kunnen worden aangemerkt, zijn de toestellen die duurzaam met de grond zijn verenigd, bijvoorbeeld door de aanwezigheid van een fundering.
- De meeste speeltoestellen worden als onroerend aangemerkt, maar de toestellen die naar hun aard tijdelijk aanwezig zijn (zoals een opzetbaar zwembad in de zomer, of tijdelijke constructies boven de grond) zijn roerend.
- Voor roerende speeltoestellen geldt dat de eigenaar daarvan aansprakelijk is voor de deugdelijkheid. Dit kan een andere eigenaar zijn dan de grondeigenaar.Een recht van opstal is daarom voor roerende speeltoestellen niet nodig.
- De keuring op grond van het Warenwetbesluit Attractie- en Speeltoestellen is zowel voor roerende als onroerende speeltoestellen verplicht.

Huurovereenkomst

De gemeente verwacht volledige exploitatie van de speeltuin door de speeltuinorganisatie. Dit wordt gezien als tegenprestatie in natura. Hierdoor zal er sprake zijn van een huurovereenkomst tussen gemeente en speeltuinorganisatie. Dat er geen financiële vergoeding voor de huur wordt gevraagd, doet daarbij niet ter zake. Als de grond en de opstallen gezamenlijk worden verhuurd, blijft de aansprakelijkheid voor allebei bij de gemeente rusten. Gelet op de overdracht van bevoegdheden en verantwoordelijkheden naar de speeltuin, is dat onwenselijk. Een oplossing kan gevonden worden in het overdragen van het eigendom van de opstallen; zie daarvoor de volgende paragraaf. De grond blijft eigendom van de gemeente en wordt verhuurd. De huurovereenkomst kan van jaar tot jaar worden verlengd, waarbij de opstallen telkens de huur volgen. Als de huurovereenkomst op enig moment wordt beëindigd of niet wordt verlengd, komen de opstallen vanzelf weer terug bij de gemeente. Een demarcatielijst kan als bijlage bij de huurovereenkomst; hierin kan worden opgenomen wat de taken en bevoegdheden van beide partijen zijn ter zake de grond. De taken en bevoegdheden ter zake de opstallen, kunnen worden vastgelegd in de opstalvoorwaarden die horen bij het HARVO; zie hierna.

Huurafhankelijk recht van opstal (HARVO)

Wij stellen voor om de speeltuinen te verhuren aan de nieuwe speeltuinorganisaties, waarbij in alle gevallen de gemeente eigenaar blijft van de grond. Voor de opstallen zal, in dezelfde overeenkomst, een huurafhankelijk recht van opstal worden verleend. Voor het recht van opstal moet vervolgens een notariële akte worden verleend die wordt ingeschreven in het Kadaster. Zo is duidelijk dat de speeltuinorganisatie eigenaar is van de opstallen, en is zij dus aansprakelijk als een opstal gebreken vertoont waardoor derden schade lijden. In de jaarlijkse subsidievoorwaarden en de huurovereenkomst zijn de voorwaarden voor de verhuur en een demarcatielijst opgenomen.

De werkzaamheden die hiervoor nodig zijn, worden deels gefinancierd uit de jaarlijkse subsidie, maar ook door sociaal ondernemerschap en fondsenwerving van de speeltuinorganisatie. Deze werkzaamheden worden vervolgens aangemerkt als een tegenprestatie, waardoor er sprake is van een huurovereenkomst en niet van een bruikleenovereenkomst. De huurovereenkomst eindigt in beginsel op het moment dat de subsidie wordt beëindigd. Het HARVO volgt de huurovereenkomst, en zal op hetzelfde moment eindigen als de huurovereenkomst. De opstallen komen dan weer terug bij de gemeente, waardoor zij ook weer aansprakelijk is voor eventuele gebreken daaraan.

Oplevering einde huur

Wanneer de gemeente de grond, hoofdgebouw, speeltoestellen, hekwerken en diverse opstallen e.d. door middel van een huurovereenkomst in combinatie met een HARVO ter beschikking stelt, wordt afgesproken wat de staat van onderhoud moet zijn bij teruglevering. Hierbij worden kwaliteitscriteria gehanteerd als uitdagend, speelwaarde, technisch beheer en onderhoud (zie 5.4 en 5.5). In de opstalvoorwaarden worden eveneens eisen gesteld aan het gebruik van de opstallen conform de kwaliteitscriteria (5.1 t/m 5.7).
Het is de speeltuinorganisatie toegestaan om zelf nieuwe opstallen op de grond te plaatsen, of bestaande te vervangen, mits ook deze voldoen aan de kwaliteitscriteria. Bij het einde van de huur vervallen deze zonder vergoeding aan de gemeente. Zij dienen bij teruglevering eveneens te voldoen aan de kwaliteitscriteria inrichting en onderhoud (par. 5.4 en 5.5).

Vergunningen

Voor zover voor (een deel van) de activiteiten van een huurder vergunningen nodig zijn, dient hij deze voor eigen rekening en risico aan te vragen en te verkrijgen. Het in werking treden van de overeenkomst kan daarvan afhankelijk worden gesteld. Denk aan de volgende vergunningen:

- Additionele horeca of andere vormen van horeca (hierover dient vooraf overeenstemming te zijn met de afdeling Maatschappelijke Ontwikkeling waarmee de subsidieovereenkomst afgesloten is).
- Evenementenvergunningen.
- Gebruiksvergunning of melding voor brandveiligheid.

Aansprakelijkheid

Indien iemand schade lijdt in de speeltuin, bijvoorbeeld door een val van een speeltoestel, kan hij of zij via verschillende wetsingangen proberen de schade te verhalen op een ander. Vanuit de eigenaarsrol is de gemeente in beginsel aansprakelijk indien een persoon schade lijdt als gevolg van gebrekkigheid van de opstallen of de speeltoestellen. Als iemand schade lijdt zonder dat er sprake is van een gebrek aan het opstal (zoals speeltoestellen, hekwerken, beplantingen en verhardingen), bestaat die aansprakelijkheid in beginsel niet. Deze aansprakelijkheid op grond van het eigendom geldt ook wanneer de gemeente het technisch- en sociaal beheer volledig uit handen geeft en geen zicht heeft op de gang van zaken. Wanneer de speeltuinorganisatie het eigendom van de gebouwen en toestellen overneemt, verkrijgt die daarmee de aansprakelijkheid voor de deugdelijkheid ervan. De aansprakelijkheid voor de roerende speeltoestellen berust, voor zover die toestellen geen eigendom zijn van de gemeente, niet bij de gemeente. Naast de aansprakelijkheid op grond van eigendom, geldt de algemene wettelijke aansprakelijkheid. Een bezoeker van een beheerde speeltuin gaat met de speeltuinorganisatie een (stilzwijgende) verbintenis aan dat er veilig gespeeld kan worden. Wanneer dit niet zo is, bijvoorbeeld omdat er structureel te weinig of onbekwaam toezicht aanwezig is, kan dit de speeltuinorganisatie worden verweten. Dit kan ook aan de orde zijn indien de opstallen op zichzelf niet gebrekkig zijn. In de huurovereenkomst moet een vrijwaring voor de gemeente worden opgenomen. De zelfstandige speeltuin vrijwaart de gemeente voor schade en kosten, claims van derden, uit welke naam of hoedanigheid ook, voortvloeiend uit het betreden of gebruik van de speeltuin. Voor de opstallen geldt al dat de speeltuinorganisatie aansprakelijk is, maar voor de grond geldt dat niet automatisch en daarom is deze vrijwaring nodig.

Verzekeren

De speeltuinorganisatie neemt dus met het beheer van de speeltuin ook verantwoordelijkheden en risico's over van de gemeente. Om deze (financiële) risico's van speeltuinorganisaties te ondervangen biedt de NUSO (een landelijk vereniging voor speeltuinen waar 550 speeltuinen bij aangesloten zijn) aanvullend op de 'Domstad-polis' (aansprakelijkheidsverzekering voor vrijwilligers die voor de gemeente Utrecht werkzaamheden verrichten) haar leden collectieve verzekeringen aan. Verzekeringen die via de NUSO kunnen worden aangeboden zijn: aansprakelijkheid, ongevallen, bestuurdersaansprakelijkheid en gebouw/opstal. De verzekeraar zal in de polis voorwaarden stellen aan de verzekeringnemer.

Colofon

Fotografie: Suzan Verdonschot
Vormgeving: Kris Kras content, context and design
UITGAVE GEMEENTE UTRECHT
Maatschappelijke Ontwikkeling
Mei 2017



Spelen in je eigen buurt

Ontwerpvisie Speelruimte Utrecht, maart 2022

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep
Opgaveteam Spelen, Sporten en Bewegen.
Arienne Kuin, Sandra Hanrath, Mark Ouendag, Barbara Rijpkema,
Matei Klewer, Erik van Vliet, Jeroen Koning, Marielle Peeters

Opdrachtgever
Anouk Teuns, in gezamenlijke opdracht van Ruimte, MO
en Volksgezondheid

Extern advies
Speelplan Advies & Onderzoek

Grafische realisatie
OntwerpStudioRuimte

Versiedatum
22 maart 2022

Bestuurlijke besluitvorming
Vastgesteld 22 maart 2022

Inhoudsopgave

Colofon 2

Samenvatting 4

1. Buitenspelen is belangrijk 5
- 1.1 Waarom buitenspelen goed is voor een kind 5
- 1.2 Waarom buitenspelen goed is voor de buurt 5
- 1.3 Spelen is een Utrechtse ambitie 5
- 1.4 Spelen is leuk 6
- 1.5 Speelruimte staat onder druk 6
- 1.6 De nieuwe Utrechtse Speelvisie 7
- 1.7 Spelen in een gezonde stad 9

2. Verschillende soorten speelruimte 10
- 2.1 Inleiding 10
- 2.2 Ingerichte openbare speelruimte 10
- 2.3 Vrij bespeelbare openbare ruimte 12
- 2.4 Overige speelruimte 13

3. Speelruimtenorm 14
- 3.1 Speelbuurten 14
- 3.2 De kwantitatieve speelnorm 15
- 3.3 Buurt- en blokplekken 16
- 3.4 De norm in de praktijk 16
- 3.5 Spelen hoeft niet alleen in de speeltuin: de kwalitatieve speelnorm 18 18
- 3.6 Een goed ingerichte speelplek 18

4. Spelen in het groen en veilig spelen 20
- 4.1 Spelen in het groen 20
- 4.2 Veilig spelen in de openbare ruimte 22

5. De visie in de praktijk 23
- 5.1 De speelruimtescan 23
- 5.2 Interventies bij afwijking van de speelruimtenorm 24

6. Sturen en verantwoorden 25
- 6.1 Inleiding 25
- 6.2 Gedeelde waarden 25
- 6.3 Kaders en randvoorwaarden 25
- 6.4 Informatie en data 25
- 6.5 Leren en verbeteren 25

Bijlagen
- 1 Relaties met andere beleidsvelden 26
- 2 Verschillende soorten speelruimte ‘Achter een hek’ 29
- 3 Speelbuurten van wijk West 31
- 4 Toelichting Jantje Beton Norm en 32
- 5 Poster Utrechtse Speelnorm 33
- 6 Fotostrip kwaliteit speelbuurt en speelplek 38
- 7 Groene speelplekken 41
- 8 Uitvoeringsstrategie visie speelruimte 48

Samenvatting

Voor u ligt de nieuwe visie op spelen in Utrecht: Spelen in je eigen buurt. Deze visie vervangt de speelruimtenota uit 2009.

Per 1 januari 2020 wonen er in Utrecht 70.606 kinderen tussen de 0 en 18 jaar (20 % van het totaalaantal inwoners). Deze kinderen groeien op in een stad die de ambitie heeft om een gezonde en groene stad te zijn waar het prettig wonen, werken en verblijven is. Buitenspelen is essentieel voor opgroeiende kinderen. Ze ontwikkelen hun motorische vaardigheden, leren samen te spelen en zijn in beweging in de buitenlucht. Buitenspelen draagt bij aan de minimale beweegrichtlijn van 1 uur per dag, voor kinderen van 4-18 jaar.

De komende jaren groeit Utrecht door naar ongeveer 450.000 inwoners. Om voldoende woningen te hebben voor alle (toekomstige) bewoners gaan we de komende jaren veel woningen bouwen binnen de bestaande stedelijke structuur. Daarnaast staat de openbare ruimte verder onder druk. Veel meer fietsers, sporters en auto's maar ook bomen en struiken vragen om ruimte. Deze nota geeft handvatten om bij deze ontwikkelingen te zorgen voor voldoende speelruimte van voldoende kwaliteit en daarmee bij te dragen aan een gezonde leefomgeving voor onze jongste bewoners. Hierbij gaat het zowel om (beter) bespeelbare openbare ruimte (zoals vrije stoepruimte, autovrije en -luwe straten) als om ingerichte plekken met speeltoestellen.

We streven naar een stad waarin elk kind kan spelen en bewegen, zodra hij of zij de (voor)deur uitstapt. Dit betekent dat de openbare ruimte beter bespeelbaar wordt, voor jong en oud. Onderdeel van deze visie is de Utrechtse speelruimtenorm, met de ambitie dat binnen 200 meter van iedere woning speelruimte te bereiken is. We houden daarbij rekening met het aantal kinderen dat in een buurt woont, en ook met de barrières die een kind over moet om bij een speelplek te komen. We zetten in op de grotere speelplekken, waar de hele buurt welkom is en gespeeld kan worden door jong en oud. Dit netwerk vullen we aan met kleinere plekken voor de jongste kinderen en met sportvoorzieningen voor de jeugd.

Spelen in je eigen buurt is een uitwerking van ambities die zijn uitgesproken in de Ruimtelijke Strategie 2030, de Nota Volksgezondheid en Koersdocument Leefbare Stad en Maatschappelijke voorzieningen. Met deze visie willen we de ambities voor een stad waarin ruimte is om te spelen, concreet maken. De Speelvisie sluit ook aan bij de koers uit de RSU 2040. De RSU 2040 is bij het schrijven van dit document niet in werking getreden vanwege een inleidend verzoek tot een raadgevend referendum"



1. Buitenspelen is belangrijk

1.1 Waarom buitenspelen goed is voor een kind

Spelen speelt een centrale rol in de cognitieve, sociaal-emotionele en lichamelijke ontwikkeling van kinderen. Door te spelen leren kinderen de wereld om hen heen te begrijpen, ontwikkelen ze hun motorische vaardigheden en ontdekken ze hoe ze hun fantasie kunnen gebruiken in hun spel. Door buiten te spelen komen zij in de frisse buitenlucht en vaker in het groen.

De beweegrichtlijn voor kinderen van 4-18 jaar is minimaal 1 uur per dag matig intensief bewegen. (Bron: kenniscentrumsportenbewegen.nl). Buitenspelen draagt daaraan bij. Kinderen die lichamelijk actief zijn lopen aantoonbaar minder risico op overgewicht. (Sallis et al., 2000; Jiménez-Pavón et all., 2010) Ook blijkt dat bewegen voor kinderen en jongeren een positief effect heeft op andere gezondheidsaspecten zoals botdichtheid, bloedlipiden (cholesterol) en bloeddruk (Strong et all., 2005). Ook op de lange termijn zijn er gezondheidsvoordelen, en heeft buiten spelen een preventieve werking op het ontstaan van ziektes, zoals osteoporose, hart- en vaatziekten en diabetes type 2 (Wendel-Vos et all., 2010). Daarnaast is er een positieve relatie tussen lichamelijke activiteit en psychisch welbevinden van kinderen. Zo bleek uit een onderzoek onder 10-jarigen dat kinderen die meer bewegen minder vaak een laag zelfvertrouwen hebben en minder vaak gevoelens van angst en depressie kennen dan kinderen die minder bewegen (Parfitt en Eston, 2005). Naast het positieve effect op de gezondheid leren kinderen door samen te spelen met elkaar om te gaan, rekening met elkaar te houden en hun grenzen aan te geven. Spelen stimuleert bovendien het probleemoplossend gedrag, taal- en betekenisverwerving en logisch denken. Voor kinderen is buitenspelen belangrijk voor hun sociale netwerk en het sluiten van vriendschappen. Dit is extra belangrijk voor kinderen die niet in hun eigen buurt op school zitten. Omdat ze niet via school met buurtgenootjes in contact komen is goede buitenspeelruimte, die samenspel stimuleert, heel belangrijk voor de binding met hun woonomgeving.



1.2 Waarom buitenspelen goed is voor de buurt

Een kindvriendelijke woonomgeving bindt gezinnen met kinderen aan de stad. Gezinnen spelen een belangrijke rol in de vorming van stevige sociale structuren, bijvoorbeeld via scholen en (sport)verenigingen. Die sociale verbanden versterken doordat kinderen in een buurt veel met elkaar spelen en hun ouders elkaar ontmoeten. Een goede sociale cohesie in de buurt verhoogt het woongenot en verkleint de kans op overlast en vandalisme. Bewoners die een prettige relatie hebben met de buurtkinderen, ervaren ook minder (geluids)overlast als die kinderen op straat spelen.

1.3 Spelen is een Utrechtse ambitie

In de afgelopen jaren zijn in verschillende documenten al gemeentelijke ambities op het gebied van sporten en spelen geformuleerd.
In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2030 is de ambitie opgenomen om

meer ruimte te creëren voor ontmoeting in te zetten op een omgeving die aanzet tot bewegen. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zijn sporten en spelen onderdeel van de ruimtevraag in de Utrechtse barcode. In de openbare ruimte vindt het grootste deel van het (sociaal) stedelijk leven plaats. De gemeente wil dan ook meer ruimte voor groen, spelen en verblijven in de openbare ruimte. Dit betekent dat o.a. de verkeer- en parkeerruimte de komende jaren anders ingericht gaat worden. De RSU 2040 is bij het schrijven van dit document niet in werking getreden vanwege een inleidend verzoek tot een raadgevend referendum.

Het vastgestelde Koersdocument Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen stelt eveneens dat het cruciaal is dat er in de openbare ruimte van een verdichtende stad ruimte is om te kunnen spelen, sporten en bewegen. Ruimte om te spelen en sporten staat gelijk aan een brede ontplooiing van kinderen en jongeren. De ambitie is dan ook dat ieder kind, jeugdige en jongere een uitdagende en veilige plek in de buurt van de eigen woning vindt om te spelen, sporten en bewegen.

Ten slotte wordt ook in de nota Volksgezondheid “Gezondheid voor iedereen” de ambitie geformuleerd dat de leefomgeving van Utrechters zo is ingericht, dat gezond leven gemakkelijk is en daarmee de druk op de gezondheid zo laag mogelijk. Ruimte om te spelen in de directe woonomgeving hoort daarbij.
De voorliggende speelvisie en de bijbehorende Utrechtse speelnorm voor speel- en verblijfsplekken in de buurt werkt deze ambities preciezer uit. Het gaat daarbij zowel om ingerichte speel- en sport-plekken als om bespeelbare openbare ruimte. Immers, kinderen spelen overal.

Ruim vier op de tien kinderen spelen dagelijks minimaal een uur buiten
Uit de Jeugdmonitor 2017-2018 blijkt dat ruim vier op de tien kinderen (42%) uit groep 7 en 8 minimaal een uur per dag buiten spelen. In vergelijking met twee jaar geleden is dit aandeel afgenomen (2014: 49%). Jongens (51%) spelen vaker dan meisjes (34%) minimaal een uur per dag buiten. Vooral jongens met een Marokkaanse achtergrond (64%) geven aan veel buiten te spelen. Leerlingen die in Leidsche-Rijn en Vleuten-De Meern wonen (beide 34%), spelen het minst buiten. In de wijken West, Noordwest, Oost en Zuidwest wordt juist vaker dan gemiddeld (minimaal een uur per dag) buiten gespeeld.

1.4 Spelen is leuk

Ten slotte is het, los van de positieve effecten op de ontwikkeling van kinderen en de leefbaarheid van de stad, ook gewoon leuk om te spelen. Het is voor kinderen en jongeren dé manier om te recreëren, te sporten en bewegen en te ontspannen. In een gezonde stad voor iedereen hebben zij daar, net zo goed als volwassenen, recht op. Niet voor niets is het recht om te spelen vastgelegd in het Internationale Verdrag voor de Rechten van het Kind.

1.5 Speelruimte staat onder druk

De druk op de openbare ruimte is hoog in Utrecht, en zal met de verwachte groei van de stad verder toenemen. Speel- en verblijfs-ruimte concurreert daarbij met ruimte voor o.a. woningen, winkels en parkeergelegenheid. Tegelijkertijd zien we dat het aantal kinderen dat minder dan een uur per dag buiten speelt toeneemt. Wanneer de ruimte voor spelen en verblijven in de eigen buurt afneemt, zal deze trend versneld voortzetten. Juist de mogelijkheden om laagdrempelig, dicht

bij huis te kunnen spelen zijn essentieel om dagelijks buiten spelen voor alle kinderen mogelijk te maken. Deze visie en de bijbehorende norm maken concreet hoeveel speelruimte gewenst is bij nieuwe ontwikkelingen in een woonbuurt.

De komst van corona lijkt het buitenspelen voor sommige kinderen weer een nieuwe impuls te hebben gegeven. Het is alsof bij het wegvallen van school en andere verplichtingen als sport en clubjes het buitenspelen is herontdekt. Dit geldt niet voor alle kinderen. Het Mulier Instituut (Mulier instituut 2020) geeft aan dat de verschillen tussen kinderen die wél voldoende buiten spelen en de kinderen die dat niet doen, groter zijn geworden tijdens corona (*Mulier instituut 2020*). Dus kinderen die al graag buiten speelden, doen dat tijdens corona nog meer; en kinderen die niet buiten speelden voor corona, doen dat nu ook niet. Het stimuleren en faciliteren van buiten spelen, vooral bij de groepen die dat nu niet of nauwelijks doen, blijft daarmee belangrijk.

1.6 De nieuwe Utrechtse Speelvisie

Het faciliteren van spelen in de openbare ruimte vraagt om een nauwe verbinding tussen onder andere fysieke ruimte en voorzieningen, activering en betrokkenheid van verschillende doelgroepen en technisch beheer en onderhoud. Alleen door inspanningen op die verschillende vlakken aan elkaar te verbinden kan echt een stap vooruit worden gemaakt als het gaat om spelen in de Utrechtse openbare ruimte. In de huidige situatie ontbreekt een duidelijk kader voor de ruimtelijke kant van spelen in de openbare ruimte, omdat het huidige speelruimtebeleid verouderd is.
Deze visie geeft een ruimtelijk kader voor vragen rondom fysieke speelruimte. Dit zijn vragen als: is er in deze buurt voldoende speelruimte? Bevat deze speeltuin nog de juiste inrichting? Kan er een speeltuin voor jonge kinderen worden toegevoegd in deze buurt? Wat is er nodig voor de oudere jeugd in deze buurt?

In deze speelvisie werken we vanuit vier basisprincipes, namelijk:

- **Spelen dicht bij huis**. Om de mogelijkheid om zelfstandig te kunnen spelen te kunnen waarborgen is het belangrijk dat kinderen dicht bij huis, in hun eigen buurt voldoende ruimte hebben om te spelen;
- **Vanuit het perspectief van het kind**. Bij het bepalen van de vraag of er voldoende speelruimte in de buurt is, redeneren we vanuit het perspectief van het kind. Zo nemen we bijvoorbeeld natuurlijke barrières zoals een drukke straat of een sloot mee in het bepalen van de beschikbaarheid van speelruimte in een buurt;
- **Speelwaarde centraal**. Om goed te kunnen bepalen of er voldoende speel- en sportruimte is moet breder worden gekeken dan alleen naar de kwantitatief beschikbare speel-ruimte. We hanteren daarom het begrip speelwaarde, dat iets zegt over de kwaliteit van beschikbare speelruimte. Speelwaarde zit niet alleen in reguliere speeltoestellen. Ook brede stoepen, verkeersluwe straten, pleinen en parken hebben speelwaarde;
- **Variatie in de buurt**. Kinderen kunnen in principe overal spelen. Een speeltoestel kan daarbij net zo leuk zijn als een stukje vrij bespeelbare stoep. In de combinatie van ver-schillende, zowel ingerichte als niet ingerichte bespeelbare ruimte met speelaanleidingen in een buurt ligt voor hen de waarde. Zo kun je verschillende manieren van spelen ontdekken en ontwikkelen.



Het werken volgens deze vier principes leidt tot de basisambitie dat elke jonge inwoner van deze stad binnen 200 meter van zijn/haar woning een plek van voldoende omvang heeft om te spelen, sporten en bewegen. In hoofdstuk twee beschrijven we welke verschillende soorten speelruimte we onderscheiden en in hoofdstuk 3 werken we deze ambitie uit tot de nieuwe Utrechtse norm. In hoofdstuk 4 werken we uit hoe we aankijken tegen spelen in het groen en veiligheid en in hoofdstuk 5 gaan we kort in op de uitvoering van de speelvisie.
De nieuwe norm gaat uit van de doelen van Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen. Gezond verdichten, klimaatbestendigheid, groen tenzij en de bijdrage aan gezondheid zijn belangrijke uitgangspunten.
In de nieuwe norm is bovendien aandacht voor bespeelbare ruimte, de omvang van ingerichte speelruimte en de betekenis daarvan voor de speelwaarde van een buurt.

Deze visie is een eerste stap om te komen tot de daadwerkelijke realisatie van een stad waarbij elk kind op 200 meter afstand een fijne speelplek heeft. Van visie naar resultaat doorlopen we diverse fasen.

Visievorming

Deze visie, met daarin opgenomen de nieuwe kwantitatieve en kwalitatieve normen voor speelruimte, is het leidend ruimtelijk kader waarbinnen we vragen over, en projecten voor nieuwe speelplekken kunnen toetsen. De visie geeft handvatten voor analyse van de (speel) buurt en kan daarmee een onderbouwd antwoord op dergelijke vragen geven. Dit leidt tot een eenduidige advisering in de gehele stad.

Analysefase

In deze fase scannen we elke wijk met een speelruimtescan, om te kijken hoe we scoren op de gestelde norm. Uit deze scan volgt een lijst met knelpunten en potentiële verbeterprojecten. De scans worden idealiter elke vijf jaar herhaald, zodat de informatie aansluit bij het aantal woningen en de huidige bewoners.

Realisatiefase

Afhankelijk van het beschikbare budget worden projecten gerealiseerd. Dit kan door aan te sluiten bij lopende gebieds-ontwikkelingen, door werk met werk te maken via beheer en vervanging, of via een project uit het initiatievenfonds. Waar mogelijk worden budgetten gecombineerd. De onderzoeks- en realisatiefase worden uitgebreider beschreven in het Uitvoeringskader (bijlage 8) dat hoort bij deze visie.

1.7 Spelen in een gezonde stad

In een gezonde stad is ruimte om buiten te spelen en sporten binnen een redelijke afstand van elke woning. Daarmee is een visie op spelen een essentieel onderdeel van gezond stedelijk leven. Het thema spelen heeft diverse raakvlakken met andere beleidsvelden, zoals lucht-kwaliteit, geluid, sport, groen, toegankelijkheid en rookvrij spelen. In bijlage 1 zijn alle verbanden met ander beleid verder beschreven.

De principes en de tekst uit deze speelvisie zijn tot stand gekomen met de input van velen. Collega's van diverse disciplines hebben mee-gewerkt aan de inhoud. Na overleg met ketenpartners en bewoners is besloten dat vooral de toepassing op wijk en buurt zich goed leent voor participatie. We hebben de norm daarom op twee wijken uitgetest met wijkvertegenwoordigers en ketenpartners, waarna hij is aangescherpt.

In bijlage 8 gaan we in op de uitwerking van deze visie in de praktijk. De precieze uitvoering van de speelvisie is uitgewerkt in een uitvoeringskader, dat een bijlage vormt op deze visie. Hierin wordt beschreven welke stappen er op de korte en de langere termijn gezet kunnen worden.



Figuur 1:
Raakvlakken van het thema spelen met andere beleidsvelden

2. Verschillende soorten speelruimte

2.1 Inleiding

De gemeente Utrecht wil dat de openbare ruimte veilig en aantrekkelijk is, zodat kinderen veilig kunnen buiten spelen en dat jong en oud prettig kunnen wandelen door de buurt (*coalitieakkoord 2018, pagina 34*). Kinderen kunnen in principe overal spelen. Een brede stoep om te steppen, een grasveld of schoolplein voor een potje voetbal of een speeltuin om te klimmen en klauteren: het is allemaal speelruimte. In de speelvisie maken we onderscheid tussen ingerichte en daarmee herkenbare aangewezen speelplekken waar vaak speeltoestellen staan, en niet-ingerichte, bespeelbare openbare ruimte. Al deze plekken samen zorgen voor een compleet aanbod voor de jongste bewoners van Utrecht.

Naast spelen in de openbare ruimte, kan er ook op plekken ‘achter een hek’ worden gespeeld, vaak onder toezicht. In dit hoofdstuk worden de verschillende vormen van speelruimte toegelicht. In het kort zijn de volgende situaties te onderscheiden.

Voor de norm wordt in eerste instantie gerekend met de speelplekken die openbaar toegankelijk zijn. Deze worden beschreven in de paragrafen 2.1 en 2.2. In paragraaf 2.3 worden de speelruimten benoemd die niet altijd toegankelijk zijn, maar wel belangrijk in het leven van kinderen (zie ook bijlage 2).

2.2 Ingerichte openbare speelruimte

In de openbare ruimte zijn diverse openbare speeltuinen aangelegd. Speelgelegenheid is aangelegd in verschillende grootte: van een enkele wipkip of een duikelrek op een straathoek tot grote ingerichte speeltuinen met diverse toestellen voor verschillende leeftijden, en alles daartussen. Een overzicht van de Utrechtse speelplaatsen is te vinden op de buitenspeelkaart. Voor iedere leeftijdsfase zijn andere spelaanleidingen en -vormen van belang.



Tabel: Verdeling speelruimte per categorie

Ruimte	Ingerichte ruimte met een speelfunctie	Niet-ingerichte ruimte waar (ook) gespeeld kan worden
Openbaar – altijd fysiek bereikbaar	• Ingerichte speelplekken • Verblijfsruimte	Alle openbare ruimte: m.n. groen, verkeersluwe straten en pleintjes, brede stoepen
Niet altijd bereikbaar (openingstijden, vaak achter een hek)	• Speeltuinen • Schoolpleinen • Sportvelden • Stadsboerderijen • Binnenterreinen	• Struingroen bij woning corporaties • Volkstuinen
Particulier	Commercieel aanbod (pretpark, indoor speel-complex ed)	• Tuin • Terras • Garagepad / achterom

2.2.1 Inclusiviteit en toegankelijkheid

Utrecht streeft daarom naar divers ingerichte speelruimte waar voor verschillende leeftijden, interesses en voor kinderen met verschillende mogelijkheden en beperkingen, iets te spelen of sporten is.
Om extra gewicht te geven aan deze ambitie tekende Utrecht in 2019 het samenspeelakkoord. Dit betekent dat we meer prioriteit geven aan inclusief spelen, en dat we de ambitie hebben om steeds meer speeltoestellen en speelplekken toegankelijk te maken voor kinderen en ouders met een beperking. Hierbij kan gedacht worden aan verharde paden op losse ondergrond, verlaagde stoepen en bankjes, maar ook aan aangepaste toestellen.

Naast de fysieke aanpassingen wordt ook gekeken naar mogelijke sociale drempels waardoor kinderen en/of hun ouders minder of niet naar een speeltuin gaan. De realisatie van echte samenspeeltuinen, waarbij de hele speeltuin inclusief is, is gestart in zes beheerde speeltuinen. Bij aanpassing van een bestaande openbare speelplek wordt ook gekeken naar de toegankelijkheid, zowel van de speelplek zelf als van de toestellen. De uiteindelijke inrichting is ook afhankelijk van de wensen van omwonenden en gebruikers en beschikbaar budget.

De verlichting van speelplekken draagt ook bij aan de toegankelijkheid, zeker ’s avonds en in de herfst en winter waarin het vroeg donker wordt. Van alle Utrechtse lichtmasten staan er 339 op bestaande speelplekken. Er zijn echter ook plekken die uit ecologisch oogpunt of veiligheidsoogpunt ’s avonds onverlicht blijven. Dit betreffen meestal (delen van) de grote parken. De reden hiervoor is dat de natuur niet gebaat is bij permanente verlichting, en dat het donker zorgt voor rust. Daarnaast zorgt verlichting ook voor schijnveiligheid. Op plekken waar weinig mensen komen tijdens nachtelijke uren, is het zelfs met verlichting niet perse veilig. Door bepaalde verlichting uit te laten, worden fietsersen wandelaars verleid om de veilige route langs bebouwing of infrastructuur te kiezen. Veiligheid en inclusiviteit zijn onderdeel van de beoordeling van een speelbuurt en -plek. Daar waar verlichting of andere aanpassingen in de toegankelijkheid een passende oplossing zijn nemen we dat mee in de analyse.

2.2.2 Balsport en waterspel in de openbare ruimte

Voetbalkooien, Cruyff- en Krajicek Courts geven ruimte aan balsport in de openbare ruimte, net als trapveldjes waar losse doeltjes geplaatst zijn. Er zijn spetterbadjes waarvan het sleutelbeheer met omwonenden is geregeld; bewoners zetten op warme dagen de kraan open en laten het badje ’s avonds weer leeglopen. Een andere mogelijkheid om met water te spelen is het toepassen van bedriegertjes (vloerfonteintjes) op bijvoorbeeld pleinen. Dit maakt van zo’n plek direct een interessante speelplek zonder dat een verdere inrichting nodig is. Bovendien draagt dit bij aan de verkoeling van de stad op warme dagen. Het water wordt opgevangen en weer hergebruikt.

2.2.3 Jongerenontmoetingsplekken (JOP’s)

Jongerenontmoetingsplekken zijn locaties waar jongeren elkaar kunnen ontmoeten in de openbare ruimte, zonder dat hier direct een extra functie als sport of spel aan gekoppeld is. JOP’s bestaan vaak uit een overdekte zitgelegenheid met wat afstand van direct omwonenden. Jongeren die graag van deze plekken gebruik maken hebben behoefte aan een eigen plek in de openbare ruimte waar ze elkaar kunnen treffen, kunnen kletsen of muziek luisteren.
Tegelijkertijd is het denkbaar dat hierdoor overlast wordt ervaren, bijvoorbeeld als een speelplek voor dat doel gebruikt wordt, of een bankje op een besloten binnenterrein. Jongeren worden vaak weggestuurd als ze van dit soort plekken gebruik maken. Daarom worden JOPs geplaatst op het moment dat er in een buurt vraag naar is door de jongeren zelf, door andere buurtbewoners, of door politie en handhaving en/ of Jongerenwerk. De locaties van de huidige JOP’s nemen we op, op de kaart met voorzieningen in de speelruimtescan.

Er zijn daarnaast ook plekken in de openbare ruimte waar jongeren elkaar kunnen ontmoeten en waar wél een duidelijk activeringsdoel is. Dit zijn calisthenics, skatebanen, dancegrounds of plekken waar activiteiten worden georganiseerd door bijvoorbeeld Stichting JoU en SportUtrecht. Jongeren hebben soms behoefte aan een sportplek of activiteit, maar soms ook alleen aan een plek om elkaar te ontmoeten. Daarom zijn beide functies soms gewenst in een buurt.

2.3 Vrij bespeelbare openbare ruimte

Kinderen hebben niet altijd speeltoestellen nodig om lekker buiten te kunnen spelen. Een gevarieerde openbare ruimte, die is ingericht op verblijven en niet slechts op verplaatsen, noemen we vrij bespeelbare openbare ruimte. Hierbij valt te denken aan brede stoepen waarop gerolschaatst kan worden en getekend met stoepkrijt, veldjes zonder doeltjes waar met ballen of vliegers gespeeld kan worden. Of groene en meer natuurlijke plekken waar kinderen verstoppertje kunnen spelen, op ontdekkingstocht kunnen gaan door de struiken of bootjes kunnen laten varen in de sloot. Pleinen voldoen ook aan de vraag naar vrije speelruimte. Het is daarom wenselijk dat een plein niet slechts bestaat uit terras, wandel/fietspad en (fiets)parkeergelegenheid, maar ook lege ruimte heeft waar gespeeld kan worden.



Figuur 2:
Diverse soorten speelruimte, van openbaar tot privé

2.4 Overige speelruimte

Naast de openbare ruimte heeft de gemeente veel meer plekken waar kinderen kunnen spelen en sporten. Denk hierbij aan schoolpleinen die na schooltijd het hek open laten, aan de 21 beheerde speeltuinen en 2 particuliere speeltuinen die door de stad verspreid liggen, de stadsboerderijen en de sportvelden. In bijlage 2 gaan we uitgebreider in op deze overige speelruimte.



2.4.1 Beheerde speeltuinen

Gemeente Utrecht telt 21 beheerde speeltuinen en 2 particuliere speeltuinen. Deze zijn verspreid over de stad, tenminste één beheerde speeltuin per wijk. Beheerde speeltuinen zijn in beheer bij zelfstandige speeltuinorganisaties of bij welzijnsorganisaties. De speeltuinen richten zich op de basisschoolleeftijd, en de openingstijden sluiten daarom vooral aan bij de schooltijden. De beheerde speeltuinen zijn meestal ook toegankelijk op minimaal één weekenddag. (Sommige speeltuinen zijn op verzoek van de omwonenden op zondagmiddag gesloten). Beheerde speeltuinen vallen onder het beleidskader beheerde speeltuinen uit 2017. Beheerde speeltuinen tellen in eerste instantie niet mee in de norm voor speelruimte in de woonomgeving, omdat deze plekken niet altijd open zijn.

2.4.2 Schoolpleinen

Een deel van de bestaande scholen heeft een openbaar toegankelijk schoolplein, en bij de bouw van nieuwe scholen is het plein standaard onderdeel van de openbare ruimte. Toch vallen ze niet standaard onder de vrij bespeelbare openbare ruimte. Schoolpleinen zijn onder schooltijd immers niet bespeelbaar door (jongere) kinderen die niet op die school zitten.

3. Speelruimtenorm

3.1 Speelbuurten

De basis voor de speelvisie en daarmee voor de speelnorm ligt in de definitie van **speelbuurten**.

Speelbuurten zijn gebieden die worden begrensd door (harde) barrières als een drukke en/of doorgaande weg (auto en/of fiets), spoorlijn, watergang of een meer psychologische buurtgrens als een industrieterrein of juist een plein of park. De speelbuurt geeft een indruk van de bewegingsvrijheid van kinderen van **ongeveer 6 tot 12 jaar**.
Voor deze doelgroep is het belangrijk om op speelbuurtniveau goede speel- en sportruimte te realiseren op korte afstand van de woning. Voor jongere kinderen (6-) zijn de grenzen van de speelbuurt minder relevant, zij spelen immers hoofdzakelijk onder begeleiding/toezicht buiten, oudere kinderen (12+) worden niet belemmerd door de eerdergenoemde barrières.

Speelbuurten zijn vaak kleiner dan de reguliere buurtindeling die de gemeente hanteert. In bijlage 3 is een conceptkaart van de speelbuurt van Utrecht West weergegeven. Per wijk worden in een later stadium kaarten gemaakt van alle speelbuurten.

De norm schetst de kwantitatieve én de kwalitatieve kaders waar openbare speelruimte in de woongebieden van de gemeente Utrecht idealiter aan moet voldoen. De speelruimtenorm is een leidraad met ruimte voor flexibiliteit en interpretatie. Immers, we hebben in veel buurten te maken met de huidige stedenbouwkundige context.

De nieuwe norm kan ingezet worden als een **toetsingsinstrument** waarmee inzichtelijk gemaakt kan worden of er in bestaande buurten voldoende speelmogelijkheden zijn, en of er in een plan voldoende buitenspeelruimte wordt gereserveerd.

Kwantitatief kader:
De bepaling hoeveel ingerichte, openbare speel- en sportruimte per speelbuurt aanwezig moet zijn en hoe deze ruimte verdeeld moet worden. De Jantje Betonnorm uit de speel-ruimtenota 2009 (waarbij 3 % van de ruimte gereserveerd moet worden voor speelruimte - zie bijlage 4) is hierbij minimum voor speelruimte in buurten. De nieuwe ambitie is om 5 % van de buurt bespeelbaar te maken, waarbij we rekening houden met de soort bouw in de buurt.
We gaan in deze nieuwe speelruimtenorm uit van speelbuurten in plaats van de reguliere buurtindeling of per project. Daarnaast is de spreiding belangrijk: de gemeente wil dat elk kind binnen afzienbare tijd lopend een speelplek kan bereiken.

Kwalitatief kader:
Kaders voor de inrichting en variatie van de openbare speel- en sportruimte. Dit kader geldt zowel voor een hele speelbuurt als voor individuele speelplekken. Binnen deze kaders is op speelbuurtniveau aandacht voor variatie in het aanbod, bespeelbaar groen en spelen op straat. Op speelplekniveau wordt beoordeeld op ligging in de buurt, speel- en verblijfswaarde, huidige staat, klimaat-bestendigheid en toegankelijkheid.

3.2 De kwantitatieve speelnorm

Er wordt onderscheid gemaakt tussen grote (> 10 hectare) en kleine (< 10 hectare) speelbuurten. Binnen de kleinere speelbuurten wordt vervolgens nog gekeken naar het aantal inwoners. Als dit aantal hoger is dan een gemiddelde speelbuurt van 10 ha. (ca. 850 inwoners) gelden hiervoor vergelijkbare regels als de grote speelbuurt.
Op deze manier zijn er drie soorten speelbuurten te onderscheiden. Elke speelbuurt heeft een eigen kwantitatieve norm, Elk kind tot 12 jaar moet binnen 200 meter van de woning toegang hebben tot een speelruimte. Voor 12+ moet er binnen 400 meter van de woning een plek zijn.

1. Speelbuurt kleiner dan 10 ha, minder dan 850 inwoners

Er moet sprake zijn van een speelplek met de functie en omvang van een blokplek van tenminste 500 m2 groot binnen 200 meter (2,5 minuten wandelen) van elke woning. Er kunnen meerdere blokplekken per buurt nodig zijn. Een blokplek is vooral ingericht voor de direct omwonenden (het woonblok) en is vanwege zijn omvang vooral geschikt voor de jongste doelgroep die niet zelfstandig verder weg mag spelen (tot 12 jaar).

2. Speelbuurt kleiner dan 10 ha, meer dan 850 inwoners

Er moet sprake zijn van een speelplek met de functie en omvang van een buurtplek van tenminste 3.000 m2 groot binnen 400 meter (5 minuten wandelen) van elke woning. Op een buurtplek is de hele buurt welkom (jong en oud), wordt ontmoeting gestimuleerd en kun je spelen en sporten. Daarnaast is ook een aanvullend netwerk van blokplekken nodig binnen 200 meter (2,5 minuten wandelen) van elke woning. Dit netwerk van blokplekken kan bestaan uit op sport en spel ingerichte ruimte, of als vrij bespeelbare ruimte die extra ingericht wordt zodra de behoefte ontstaat.

3. Speelbuurt groter dan 10 hectare

Er moet sprake zijn van een buurtplek van tenminste 3.000 m^2 groot binnen 400 meter (5 minuten wandelen) van elke woning. Afhankelijk van de vorm en omvang van een speelbuurt kan er meer dan één buurtplek nodig zijn. Voor woningen die verder dan 200 meter van een buurtplek liggen, is daarnaast ook een aanvullend netwerk van blokplekken nodig van tenminste 500 m^2 groot en binnen 200 meter van elke woning. Ook voor dit netwerk van blokplekken geldt dat deze kan bestaan uit ingerichte ruimte of een ruimte-reservering zodat de plekken op een later tijdstip, naar behoefte, ingericht kunnen worden.

Naast de netwerken aan speelplekken in de speelbuurten, is er een aanvullend netwerk in de stad nodig waar meer specifieke (sport) functies te vinden zijn. Denk hierbij aan speciale voorzieningen als een skatepark, een freerunbaan, een Jongeren Ontmoetings Plek (JOP) of calisthenics. Dit netwerk is met name geschikt voor de groep van 12 jaar en ouder. Het thema sport en bewegen in de openbare ruimte wordt uitgewerkt in de nieuwe sportagenda.

In de nieuwe speelruimtenorm wordt ingezet op het realiseren van grotere speelplekken. De rol van de kleine speelplekken (de zogenaamde speelhoekjes) verandert daarmee. Ze zijn een aanvulling op het speelruimteaanbod voor de allerkleinste kinderen.
In dichtbebouwde buurten met weinig openbare ruimte kan het de enige mogelijkheid zijn om speelaanbod te creëren. De praktijk leert echter ook dat kleine plekken weinig speelwaarde hebben. Er wordt dan ook meer kritisch gekeken naar de noodzaak om kleine plekjes te behouden en/of te blijven inrichten met speeltoestellen.

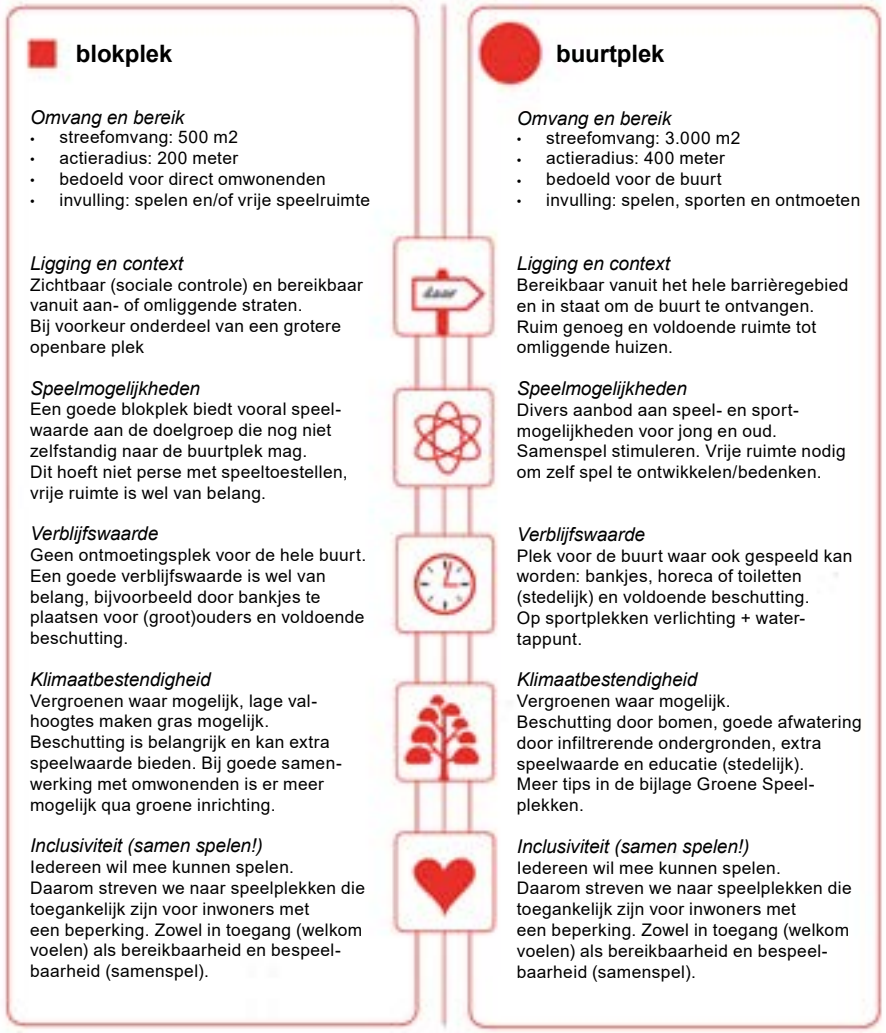
3.3 Buurt- en blokplekken

Het netwerk van grotere speelplekken is opgebouwd uit buurt- en blokplekken. Een **buurtplek** is bedoeld voor de hele speelbuurt en is ingericht voor alle leeftijden. De **blokplek** is meer ingericht op de leeftijd tot 12 jaar. Dit heeft te maken met het verschil tussen de actieradius van kinderen tot 12 jaar (speelbuurtniveau, en van 12 jaar en ouder (de hele stad, stadsdeel).
Het aanbod aan buurtplekken, aangevuld met de sportplekken, voldoet aan de behoefte aan beweeg- en sportplekken voor 12 jaar en ouder en dat is niet direct gerelateerd aan de speelbuurt. De praktijk leert echter dat ook deze doelgroep graag in de directe woonomgeving sport en ontmoet/ verblijft.

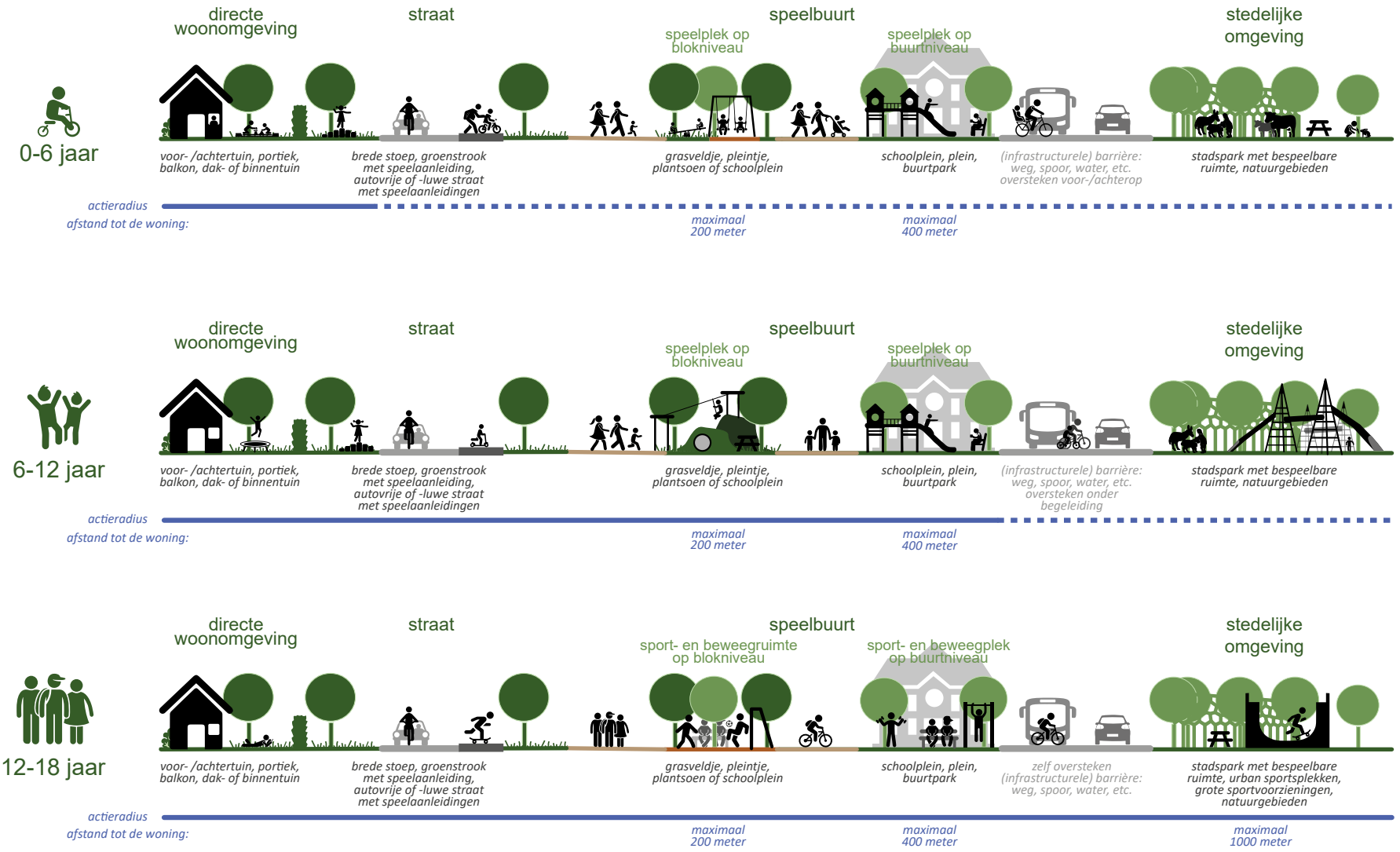
3.4 De norm in de praktijk

Om een speelbuurt te beoordelen worden verschillende stappen en criteria gebruikt. De buurt wordt kwantitatief getoetst op het aantal speelplekken en de grootte daarvan, en kwalitatief op de variatie binnen die speelplekken. De beoordeling maakt gebruik van harde, data gestuurde criteria (zoals aantal kinderen in de buurt, bebouwingstypologie, m2 speelruimte) en zachte criteria op basis van wijkkennis (huidig gebruik van de speelruimte, directe verzoeken of wensen van bewoners).

Een beoordeling van een speelbuurt gebeurt aan de hand van een stappenplan. In bijlage 5 wordt beschreven hoe dat stappenplan eruitziet. In projecten kan gebruik gemaakt worden van een uitgewerkt handboek om in meer detail een speelbuurt te beoordelen en een advies voor nieuwe speelruimte op te stellen. Hierin wordt ook aangegeven wat de rol en het belang is van kleinere speelplekken (speelhoekjes), schoolpleinen en beheerde speeltuinen in de uiteindelijke beoordeling van vraag naar en aanbod van speelruimte in een buurt.



Figuur 3:
Inforgraphic met verbeelding van de kwatitatieve speel-norm



3.5 Spelen hoeft niet alleen in de speeltuin: de kwalitatieve speelnorm

De norm rekent met ingerichte openbare speelruimte. Hoe ‘bespeelbaar’ een buurt is, is echter ook afhankelijk van andere factoren. Wordt er bijvoorbeeld een grote claim gedaan op de openbare ruimte door (geparkeerde) fietsen en auto’s? Is er open ruimte beschikbaar in de vorm van brede stoepen, pleinen en groen? Dit draagt bij aan de totale bespeelbaarheid van een buurt en daarmee aan de kwaliteit.

De volgende aspecten zijn idealiter in elke speelbuurt te vinden:

- Reguliere spel- en speeltoestellen zoals een schommel en glijbaan;
- Een sportplek of een plek die beweging stimuleert, zoals een trapveld of een sporttoestel voor jong en oud
- Groen om in te spelen, of groene aankleding van speelplekken;
- Vrije speelruimte op straat in de vorm van brede stoepen, autoluwe straten of pleintjes;
- Activiteitenaanbod in de buurt, bijvoorbeeld begeleid sporten en bewegen, of spelbegeleiding op speeltuinen.

Om de kwaliteit van de speelruimte op buurtniveau te kunnen beoordelen is een beoordelingsschema opgenomen in bijlage 6. Een vergelijkbaar schema is opgenomen om een individuele speel*plek* te kunnen beoordelen.

3.6 Een goed ingerichte speelplek

De behoefte aan buitenspeelruimte en de specifieke inrichting daarvan, verschilt sterk per leeftijdsgroep. Kleine veilige plekken vlakbij huis zijn vooral van belang voor de allerkleinsten, terwijl oudere kinderen grotere (sport)plekken bezoeken. De tabel op pagina 19 geeft de behoefte per leeftijdscategorieën van kinderen. Deze verdeling in groepen geeft een goede denkrichting (*Bron: Handreiking VNG*).

Naast de inrichting voor diverse leeftijdsgroepen, is er ook een inrichting voor verschillende soorten spelvormen. Variatie in de speelbuurt en binnen de stad is hierbij wenselijk. Soorten spelvormen zijn:

- Ontdekken en bewegingsspel (w.o. balspel);
- Constructiespel;
- Fantasiespel;
- Ontmoeten.

Bij de ontwikkeling van nieuwe speelplekken wordt ruimte geboden aan innovatie. Er ontstaan steeds nieuwe spelvormen en inrichtingsmogelijkheden, die aansluiten bij de belevingswereld van kinderen. Toestellen zijn niet altijd meer monofunctioneel (zoals een glijbaan) maar nodigen uit tot creatief spel zoals klimmen, zwaaien en verstoppen. Ook op technologisch gebied zijn er innovaties, zoals de dancegrounds die zijn aangelegd waar via een ingebouwde speaker met een smartphone muziek op straat te horen is en gedanst kan worden. Apps op smartphones zijn een aanvulling op het buitenspelen, zoals bijvoorbeeld het populaire spel Pokémon-Go .
Bij sommige toestellen zijn via een QR code informatie of filmpjes te vinden over het mogelijk gebruik. Daarnaast hebben we aandacht voor inclusief spelen, en plaatsen we toestellen die bereikbaar en bespeelbaar zijn voor kinderen met een handicap. Bij inzet van nieuwe spelvormen worden altijd de bewoners en de gebruikers betrokken.

Traditioneel is er bij het ontwikkelen van speeltoestellen door leveranciers en het plaatsen ervan in de stad vooral ingezet op stevige, robuuste toestellen die bestand zijn tegen vandalisme (hufterproof) en waarvan de veiligheid voor een lange periode kan worden gegarandeerd. Dat heeft geleid tot het type speeltoestellen dat nu veel in de gemeente staat en dat eigenlijk is gebouwd om enkele tientallen jaren goed te kunnen blijven staan. Voor de toekomst zien we meerwaarde in het kunnen verplaatsen van toestellen, op het moment dat er in de buurt behoefte is aan ander type spel. Dit leidt tot een duurzamer, circulair gebruik van speeltoestellen en inrichting van speelplekken. Deze ambitie vraagt om uitwerking op diverse vlakken. Er is coördinatie nodig van de verplaatsing van de toestellen, en mogelijk moeten toestellen tijdelijk worden opgeslagen voordat ze elders kunnen worden ingezet. Dat vraagt om interne afstemming. Daarnaast is de markt voor modulaire, maar tegelijkertijd robuuste toestellen op dit moment nog niet zo groot. De komende tijd wil de gemeente onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om deze manier van inrichten te ontwikkelen.



Tabel:
Behoefte aan speelruimte per leeftijdscategorie

Groep	Speelruimte
Tot 6 jaar	Open gebied, zand en speelwater, struiken, bloemrijk hooiland, kleine speelelementen, bankje voor de ouders, afscherming van het spel van oudere kinderen. Veiligheid is hier belangrijk, evenals toezicht.
6-12 jaar	Open gebied voor balspel en bijvoorbeeld fietscrossen, bosjes met geheime paadjes en met dood hout voor hutten, ruimte voor specifieke activiteiten zoals klimmen, glijden, met dieren omgaan, zitten en kletsen.
Vanaf 12 jaar	Een sport- en ontmoetingsplek binnen de wijk en genoeg in het zicht van woningen met gelegenheid voor skaten, balspelen en om te kletsen.

4. Spelen in het groen en veilig spelen

4.1 Spelen in het groen

De gemeente Utrecht vindt het belangrijk dat kinderen in de gelegenheid zijn om veel te bewegen en te spelen, en dit niet beperkt hoeft te blijven tot de daarvoor ingerichte speeltuinen. De kinderen die nu spelen in de natuur zijn de natuurbeschermers van de toekomst.
In Utrecht mogen kinderen daarom tussen de struiken, in de bomen en op de oevers spelen. Zolang er geen schade aan het groen wordt gedaan is dit wat we willen stimuleren in onze stad. Spelen in het groen is uitdagend, kinderen leren op deze manier seizoenen ervaren en komen in aanraking met planten en dieren. Dit is een zeer waardevolle aanvulling op het georganiseerd en ingericht spelen.

Naast het ongeorganiseerd spelen in openbaar groen, heeft de gemeente ambities om nieuwe speelplekken zo groen mogelijk in te richten en de mogelijk- heden voor vergroening expliciet met bewoners te bespreken. (Motie Nieuwe speelplekken groen (M2018/-219). Om hiervoor handvatten te geven, is de brochure Groene Speelplekken ontwikkeld. De poster is bijgevoegd als bijlage 7.

Er zijn verschillende mogelijkheden om te spelen in het groen.
De eerste is het groen aankleden van een speelplek, door bijvoorbeeld hagen te plaatsen in plaats van hekwerk, of ruimte te maken voor dieren door nectarplanten en bloemen te planten rondom een speelplek, of het plaatsen van nestkastjes, bijenhotels of insectenhotels. Deze voorzieningen kunnen ook tijdens een participatiebijeenkomst door kinderen zelf gemaakt worden, waarmee hun binding met de plek verhoogd. Een andere optie is water integreren in het ontwerp (bijvoorbeeld via bedriegertjes) of bomen te planten voor schaduw.
Dit draagt ook bij aan de doelen uit de visie klimaatadaptatie, waarbij we koele schaduwrijke plekken willen creëren binnen 200 meter van elke woning. Deze doelen kunnen elkaar goed versterken



Schaduwplekken zorgen voor een koele plek op warme dagen voor omwonenden en voor kinderen om te spelen, en de toepassing van water draagt hier ook aan bij.

Een tweede mogelijkheid is groen daadwerkelijk onderdeel te maken van de speelervaring. Hierbij valt te denken aan het plaatsen van een klimboom, stenen om op te lopen en balanceren, en het gebruik van natuurlijk materiaal om te spelen.

Het toegepaste materiaal voor de inrichting van speelplekken is bij voorkeur circulair. De afspraken hierover worden gemaakt via het inkoophoket en de raamcontracten met de leveranciers van speeltoestellen.

Hutten bouwen in het groen

Spelen in en met groen spreekt tot de verbeelding. Veel volwassenen denken hierbij terug aan hun eigen jeugd waarin ze hutten bouwden en slootje sprongen, en gunnen hun kinderen dergelijke ervaringen. De gemeente juicht het opdoen van dergelijke ervaringen toe, maar heeft tegelijkertijd een strenge wetgeving (het WAS) te volgen ten aanzien van speeltoestellen.

Zelfgemaakte hutten, die vastgemaakt worden met spijkers, touwen en andere materialen, vallen ook onder die wetgeving, en zijn daarom in de publieke ruimte niet toegestaan. Dit omdat ze niet voldoen aan de veiligheidsrichtlijnen van het WAS, en omdat deze materialen de bomen beschadigen. Bewoners zullen waar mogelijk gevraagd worden om de hutten te verwijderen, maar als de acute veiligheid dit vraagt, kan de gemeente ook direct overgaan tot verwijdering. Hutten gemaakt van rechtopstaande takken mogen tijdelijk blijven staan.

Bij de inrichting en renovatie van speelplekken is het uitgangspunt: Groen tenzij, en het toepassen van groene inrichting ten behoeve van o.a klimaat, ecologie en gezondheid. Samen met de gebruikers en omwonenden komen we uiteindelijk tot een breed gedragen ontwerp. Voor schoolpleinen heeft de gemeente een stimuleringsregeling om deze pleinen te vergroenen en als aanvulling hierop openbaar toegankelijk te maken.

In Utrecht wordt graag en veel gewandeld in de woonomgeving. Om dit te stimuleren en faciliteren zijn de afgelopen jaren diverse ommetjes in buurten aangelegd. Ook de komende jaren worden routes gemarkeerd en aangekleed met voorzieningen als bankjes en spel- en sportaanleidingen. Er ontstaan op deze manier speel- en sportroutes. Op deze manier is een rondje lopen voor jong en oud een leuke activiteit. Een voorbeeld hiervan is het Groene Lint in Overvecht en het rondje Stadseiland in Kanaleneiland.

Kunnen spelen in het groen conflicteert soms met andere gebruiksmogelijkheden. De speelbaarheid van een grasveld neemt aanzienlijk toe wanneer hier een kunststof ondergrond wordt toegepast. Met name als de speeldruk heel hoog is, of de grondwaterstand heel hoog, waardoor de speelplek permanent nat is en stukgelopen wordt, wordt hiervoor gekozen. Ook de toegankelijkheid van speelplekken is soms deels in conflict met een onverhard speeloppervlak als zand, boomschors of gras. Per locatie moet voor de uiteindelijke inrichting een afweging gemaakt worden van alle belangen.

Omdat het bouwen van constructies met natuurlijk materiaal voor veel kinderen een waardevolle beleving is, zijn er binnen de gemeente verschillende plekken waar binnen de wettelijke richtlijnen van dergelijk spel kan worden genoten. De gemeente kent een aantal bouwspeeltuinen waar met constructiemateriaal kan worden gewerkt, al dan niet seizoensgebonden. Er zijn vijf Stadsboerderijen en vier stadstuinen waar groenbeleving voorop staat, en waar gestruind kan worden over blotevoetenpaden en bloemen kunnen worden geplukt. Op de website van de gemeente is een overzicht van alle beheerde speeltuinen opgenomen. Op de website van Utrecht Natuurlijk is een overzicht van alle stadsboerderijen en stadstuinen te vinden.

4.2 Veilig spelen in de openbare ruimte

De gemeente is verantwoordelijk voor de veiligheid in de openbare ruimte. Dit betekent dat de gemeente moet zorgen voor deugdelijke, gekeurde en daarmee veilige speeltoestellen. De eisen voor speeltoestellen is geregeld in het Warenwetbesluit attractie- en speeltoestellen (WAS).

Het WAS beschrijft richtlijnen voor de productie, plaatsing en periodieke keuring van speeltoestellen. Het WAS geldt voor alle speeltoestellen in de openbare ruimte, ook als ze door particulieren of andere organisaties zijn geplaatst. De verantwoordelijkheid van de gemeente voor de openbare ruimte is niet over te dragen aan derden.

Speeltoestellen die voor huishoudelijk gebruik geschikt zijn, vallen onder de Warenwet Speelgoed. Dit zijn bijvoorbeeld trampolines, zwembaden, luchtkussens of speelhuisjes, die particulieren in hun eigen tuin kunnen plaatsen. Plaatst een bewoner dergelijk speeltoestel in de openbare ruimte, waarbij potentieel iedereen er gebruik van kan maken, dan vallen deze toestellen onder het WAS. Omdat deze toestellen niet voldoen aan de wettelijke eisen uit het WAS, zijn ze niet permanent toegestaan in de openbare ruimte. Bij een ongeval kan de gemeente aansprakelijk worden gesteld. Private speeltoestellen in de openbare ruimte zullen daarom verwijderd moeten worden.
In eerste instantie zal de gemeente de bewoner verzoeken om het toestel te verwijderen. Als dit geen gevolg heeft, dan gaat de gemeente zelf over tot verwijdering. Meer informatie hierover is te vinden op www.utrecht.nl.



5. De visie in de praktijk

5.1 De speelruimtescan

Utrecht is in verschillende fasen gebouwd, en elke buurt kent zijn eigen bouwstijl. Dat betekent ook dat er grote verschillen tussen wijken en buurten zijn in de hoeveelheid en kwaliteit van de speelruimte.
Om goed in beeld te brengen hoe het ervoor staat in de verschillende gebieden maken we gebruik van een speelruimtescan. Met deze scan kunnen we per wijk of speelbuurt in beeld brengen in hoeverre de buurten voldoen aan de speelruimtenorm en welke verbeterpunten nodig zijn. De scan laat zien of er voldoende speelruimte is en wat de kwaliteit van deze speelruimte is, welke voorzieningen er per buurt aanwezig zijn en hoe bespeelbaar de buurt is.

Daarbij kijkt de scan zowel naar de kwantitatieve als de kwalitatieve norm en wordt bovendien informele speelruimte meegenomen.

De speelruimtenorm is ook toepasbaar op een individuele speelplek. Dan wordt er vooral gekeken naar de kwaliteit en de speelwaarde van de plek. Met behulp van een scan kan zo in beeld worden gebracht of een wijk, speelbuurt of speelplek voldoet aan de norm. Deze speelruimtescans maken we met interne en externe partners, waaronder een bewonersvertegenwoordiging. Ook maken we gebruik van al aanwezige data.

5.2 Interventies bij afwijking van de speelruimtenorm

Bij beoordeling van bestaande speelbuurten en speelplekken zal blijken dat deze niet altijd voldoen. Niet elke afwijking op de speelruimtenorm vormt direct een probleem dat aangepakt moet worden.

We onderscheiden twee soorten opgaven:

- Een speelbuurt welke niet voldoet aan de norm, maar waar een alternatief beschikbaar is:
  - Een schoolplein. Als de buurt voldoet aan de norm als het schoolplein wordt meegeteld en het schoolplein is al openbaar toegankelijk dan is er geen actie nodig. Als het schoolplein nog niet openbaar toegankelijk is, dan zoekt de gemeente actief contact met het betreffende schoolbestuur om te bespreken of het schoolplein openbaar toegankelijk gemaakt kan worden. In bijlage 2, kopje Schoolpleinen wordt uitgebreider geschetst welke acties nu al genomen worden om schoolpleiner groener te maken en ze op te nemen in de openbare ruimte.
  - Een niet permanent openbaar toegankelijk alternatief zoals bijvoorbeeld een beheerde speeltuin. Deze kan in de berekening van de norm opgenomen worden om te bezien of er dan wel voldoende speelruimte beschikbaar is. Ook kan overlegd worden met de speeltuin om te zien of de openingstijden kunnen verruimen;
  - Als er informele ruimte beschikbaar is welke omgevormd kan worden tot speelruimte (plein, plantsoen) kan hier een buurt- of blokplek toegevoegd worden.
  - Huidige plekken opwaarderen, bijvoorbeeld speelhoekjes uit te breiden met een extra speelvoorzieningen of en/of zitelementen.
- Een speelbuurt welke niet voldoet, waar (nog) geen alternatief beschikbaar is:
  - De speelbuurt kan vergroot worden door barrières weg te nemen, waardoor meer speelruimte veilig bereikbaar wordt. Een onveilige kruising omvormen, een zebrapad aanleggen of de toegestane snelheid aanpassen van 50 naar 30 km per uur zijn hiertoe mogelijkheden;
  - Bespeelbaarheid van de openbare ruimte vergroten, en zo meer informele speelruimte creëren. Dit kan door straten autovrij of autoluw te maken, of groen beter toegankelijk te maken voor spelen.

In het uitvoeringskader dat als bijlage 8 bij deze visie is gevoegd wordt uitgewerkt hoe we, binnen de huidige financiële kaders, de komende periode met de toepassing van de speelvisie aan de slag gaan.



6. Sturen en verantwoorden

6.1 Inleiding

Binnen de nieuwe speelvisie en speelnorm kijken we naar de kwantiteit en kwaliteit van de speelruimte. Het stelt ons in staat om voor de verschillende wijken per speelbuurt in beeld te brengen of er sprake is van een goede afstemming tussen de (potentiele) vraag en het aanbod aan speelruimte. Hierbij toetsen we op buurtniveau de variatie in het aanbod ingerichte ruimte voor spel, sport en beweging, op vrije speelruimte (bespeelbaar groen, spelen op straat) en op het activiteitenaanbod. Per speelplek kijken we naar o.a. de ligging van de speelplekken in de buurt, de speelmogelijkheden, verblijfswaarde, klimaatbestendigheid en toegankelijkheid.

Om te monitoren of en in welke mate we aan deze ambities bijdragen zetten we het Utrechts model voor sturen en verantwoorden in.
Dit model gaat uit van gedeelde waarden als startpunt (1), heldere kaders en randvoorwaarden (2), informatie en data om de veranderruimte in beeld te brengen (3), en leren en verbeteren via interactie (4).

6.2 Gedeelde waarden

Hierop zijn er vier leidende principes uitgewerkt die wij zien als de gedeelde waarden. Dit zijn:

- spelen dicht bij huis
- vanuit het perspectief van het kind
- speelwaarde centraal
- variatie in de buurt

Deze principes zetten we in als maatstaf bij het sturen, bij de advisering, bij participatie en bij de verantwoording over de openbare speelruimte.

6.3 Kaders en randvoorwaarden

De kaders en randvoorwaarden voor de aanpassingen van de speelruimte per wijk en buurt zijn scherp geformuleerd. Deels zijn deze kaders vastgelegd in de speelruimtenorm zelf zoals de kwantitatieve norm en de kwaliteitsnormen voor de speelruimte.
De financiële kaders zijn omschreven in het uitvoeringskader dat als bijlage bij deze visie is gevoegd.

6.4 Informatie en data

Op basis van de wijkspeelruimtescans die we per wijk om de vijf jaar willen vernieuwen verzamelen we informatie over de staat van de speelruimte in de betreffende wijk. Op basis van deze stand van zaken in de wijkspeelruimtescan stellen we verbeterkaarten op die inzicht geven in de quick wins en in de meest noodzakelijke aanpassingen om de hoeveelheid en/of de kwaliteit van de speelruimte te verhogen.

6.5 Leren en verbeteren

Samen met experts binnen de gemeente, de ketenpartners in de wijken zoals de sociaal makelaars, de jongerenwerkers en de buurtsportcoaches, en met betrokken inwoners toetsen we de concept wijkspeelruimte-plannen. Met hen bespreken we de verbeteringen die door-gevoerd zouden kunnen worden en de urgentie van elk van deze voorstellen. De opbrengst van deze gesprekken verwerken we in de definitieve wijkspeelruimtescan en de verbeterkaart.
Op de lange termijn is het onze ambitie om met behulp van betekenisvol sturen en verantwoorden meer regie te voeren op de speelruimte in Utrecht. De mate waarin en het tempo waarmee dat kan hangt af van de financiële ruimte om aan die ambities te werken.

Bijlage 1 Relaties met andere beleidsvelden

Speelruimte raakt aan diverse thema's en opgaven in de openbare ruimte. In dit subhoofdstuk worden deze relaties beschreven.

Ontmoetingsplekken speciaal voor jongeren

Grotere speelplekken in de wijk hebben ook een ontmoetingsfunctie voor doelgroepen ouder dan 12 jaar, en de daarbij passende voorzieningen. Ouders van jonge kinderen ontmoeten elkaar en kunnen een praatje maken. Er staan bankjes waarop men kan zitten tijdens een ommetje en jongeren kunnen daar met vrienden afspreken. We integreren daarmee de ontmoetingsfunctie voor jong en oud in de wijkspeelvoorzieningen op de grotere speelplekken.

In verschillende wijken in Utrecht worden daarnaast aparte Jongeren Ontmoeting Plekken (JOP's) gerealiseerd, variërend van kleine bushokjes, afdakjes in het groen tot grotere buitenplekken in de buurt van buurthuizen of huiskamerprojecten. Bij JOP's staan het spelen en bewegen niet centraal, maar het ontmoeten en niet elke wijk heeft behoefte aan een dergelijke plek. Daarom zijn ze geen onderdeel van het speelruimte-beleid. Echter, de norm voor een plek voor jongeren geldt voor de hele stad. Deze plek kan een sport- of speelplek zijn, maar als daar behoefte aan is, ook een JOP. De keuze om wel of geen JOP te plaatsen is per wijk verschillend, afhankelijk van de vraag en altijd een samenwerking tussen gemeente, jongerenwerk, politie, bewoners en de jongeren zelf.

(Verkeers)veiligheid

De veiligheid van speel- en verblijfsruimte wordt bepaald door de mate van toezicht, het verkeer, aanwezigheid van water en technische eisen waaraan de speeltoestellen en inrichting moet voldoen.
Sociale veiligheid is bij het spelen belangrijk. Als deze niet aanwezig is, belemmert dit het spel en is er meer toezicht en begeleiding nodig. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de wijk Overvecht. Er is veel groen en ruimte om te spelen, maar deze wordt als onveilig ervaren omdat er weinig toezicht op straat is. Ouders houden hun kinderen dan binnen. Om speelplekken voor veel kinderen toegankelijk te maken, moeten ze daarnaast op een veilige manier bereikbaar zijn. Het speelruimtebeleid heeft daarom een relatie met het verkeersbeleid. Als er geen nieuwe speelvoorzieningen in een buurt kunnen worden gerealiseerd, kan het wegnemen van barrières door bijvoorbeeld een veilige oversteekplek mogelijk uitkomst bieden en al bestaande speelplekken beter, prettiger en verkeersveilig ontsluiten.

Bodembeleid

In 2020 is een gemeentelijk steekproefonderzoek gestart naar het loodgehalte van de bodem. Hieruit bleek dat op verschillende (speel)plaatsen in de stad de norm voor lood in de bodem te hoog is. De gemeente werkt aan een saneringsplan voor de locaties waar een mogelijk gezondheidsrisico speelt. Bewoners zullen geïnformeerd en betrokken worden als een speelplaats om deze reden moet worden gesaneerd. Bij de herinrichting biedt de speelruimtenorm handvatten voor het ontwerp. Wanneer een speelplek buiten dit onderzoek vernieuwd of gerenoveerd wordt, moet ook gekeken worden naar het loodgehalte in de bodem om de toekomstige veiligheid van spelende kinderen te waarborgen.

Sportbeleid

Het beleid op spelen, sporten en bewegen van kinderen en jongeren kent een sterke samenhang met het beleid voor sporten en bewegen van inwoners boven de 12 jaar, en deze samenhang wordt de komende jaren alleen nog maar belangrijker. De afgelopen jaren zijn steeds meer nieuwe vormen van sporten ontwikkeld, die ook allemaal ruimte vragen in de openbare ruimte. In het coalitieakkoord (*Coalitieakkoord 'Utrecht, Ruimte voor iedereen, pag 17'*) wordt aangegeven dat Gemeente Utrecht het Sportakkoord steunt, en dat we inspelen op de trend dat steeds meer Utrechters 'ongeorganiseerd' sporten in de openbare ruimte. Hierbij kan gedacht worden aan fietsen, hardlopen en skaten, maar ook bootcamp- en yogalessen zijn een steeds vertrouwder beeld in de stadsparken. Ook zijn er nieuwe sportvormen in opkomst.
Er worden regelmatig aanvragen ingediend bij het Initiatievenfonds voor de aanleg van een Calisthenicsparkje, opdruk- en klimtoestellen die vooral door jongeren en volwassen worden gebruikt voor krachttraining. Deze Calisthenics variëren van twee optrekstangen tot een Sport-contrainer, een mobiele en uitklapbare bootcampplek in de vorm van een zeecontainer.

Bovendien zijn er de afgelopen jaren freerunparcoursen aangelegd, en kent Utrecht sinds kort enkele dancegrounds waar jongeren onder begeleiding buiten kunnen dansen. Afdeling Maatschappelijke Ontwikkeling werkt in 2021 aan een nieuwe sportagenda, waar ook aandacht wordt gegeven aan deze nieuwe sportvormen. Deze nieuwe voorzieningen zijn een belangrijke aanvulling op het netwerk van speel- en sportplekken in de buurt.

Geluid

Spelende kinderen maken geluid, en een speelplaats tussen hoge opgaande bebouwing resoneert en versterkt dat geluid. Ook het geluid van ballen tegen een hek of muur kan flink doorklinken. Hieraan kan gerekend worden door beleidsadviseurs geluid. Bij het ontwerp van een plangebied moet altijd gekeken worden naar een evenwichtige toedeling van functies en de locaties daarvan. Hierbij moet rekening gehouden worden met bijvoorbeeld stemgeluid en het geluid van weerkaatsende ballen. Speelplekken moeten goed gepositioneerd worden en van een goede ondergrond voorzien die geluid zoveel mogelijk dempt.Zand dempt bijvoorbeeld goed geluid, en groen ook.

Rookvrij spelen

We willen dat de kinderen in onze stad rookvrij kunnen opgroeien. Daarom zorgen we ervoor dat de plaatsen waar kinderen komen, zoals speelplekken en sportclubs, rookvrij zijn. Het Nationaal Preventie-akkoord heeft zich als doel gesteld dat de (on)beheerde speelplekken in 2025 rookvrij zijn. Wij leggen de lat in Utrecht nog iets hoger: samen met partners en inwoners zetten wij ons ervoor in dat het vóór 2025 al vanzelfsprekend is dat er niet gerookt wordt op speelplekken.

In 2021 gaan we in verschillende buurten van Overvecht en Noordwest experimenteren met het rookvrij krijgen van speelplekken.
Aan de hand van de resultaten van deze pilots bepalen we de vervolgstappen om alle speelplekken in Utrecht rookvrij te krijgen. Ons tussentijds doel willen we in 2022 bereikt hebben: 2 à 3 toonaangevende rookvrije speelplekken per wijk.

Relatie groen- en klimaatbeleid

Bij de inrichting en renovatie van speelplekken is Groen tenzij, en het toepassen van groene inrichting ten behoeve van o.a klimaat, ecologie en gezondheid, het uitgangspunt. Schaduwplekken zorgen voor een koele plek op warme dagen voor omwonenden en voor kinderen om te spelen.

Spelen in een groen ingerichte speeltuin prikkelt de verbeelding en draagt tegelijkertijd ook bij aan het op vroege leeftijd in aanraking komen met natuur. Zo stimuleren we ook de kennis van kinderen over natuur, en het toekomstige zorgdragen voor de bescherming van de natuur.

Tegelijkertijd moet bij de inrichting van speelplekken rekening gehouden worden wettelijke veiligheidsnormen en de bespeelbaarheid.
De Wet Attractie – en Speeltoestellen stelt eisen aan de dempende ondergrond bij verschillende (traditionele) toestellen die niet altijd met een natuurlijke (groene) ondergrond gerealiseerd kan worden.
Ook bespeelbaarheid (geen kuilen in het voetbalveldje), hygiëne (zand niet altijd hygiënisch als ondergrond), speeldruk (een plek kan zo intensief gebruikt worden dat een kunststof ondergrond de enige mogelijkheid is om de speelwaarde te behouden) en bespeelbaar in alle jaargetijden spelen een rol in de definitieve keuze voor de ondergrond.

Luchtkwaliteit

Speellocaties vallen officieel niet onder het besluit gevoelige bestemmingen, maar gezien de verblijfstijd in relatie tot blootstelling aan fijn stof, is het wel verstandig om bij de plaatsing van (nieuwe) speellocaties rekening te houden met drukke wegen.

Toegankelijkheid

We richten speelplekken in voor iedereen en willen dat iedereen zich welkom voelt. Dat betekent dat bij de herinrichting of nieuwe aanleg van buurtplekken, blokplekken en indien gewenst ook specifieke speel-toestellen aandacht besteed wordt aan de fysieke bereikbaarheid en bespeelbaarheid.
Voor de beheerde speeltuinen geldt dat de speeltuinen onderdeel zijn van de inclusieve stad, dus vrij toegankelijk voor iedereen met of zonder lichamelijke/ verstandelijke beperking (*Bron: beleidskader beheerde speeltuinen, gemeente Utrecht, 2017*).



Bijlage 2 Verschillende soorten speelruimte ‘Achter een hek’

Beheerde speeltuinen

Gemeente Utrecht telt 21 beheerde speeltuinen en 2 particuliere speeltuinen. Deze zijn verspreid over de stad, tenminste één beheerde speeltuin per wijk. Beheerde speeltuinen zijn in beheer bij zelfstandige speeltuinorganisaties of bij welzijnsorganisaties. De speeltuinen richten zich op de basisschoolleeftijd, en de openingstijden sluiten daarom vooral aan bij de schooltijden. De beheerde speeltuinen zijn meestal ook toegankelijk op minimaal één weekenddag. (Sommige speeltuinen zijn op verzoek van de omwonenden op zondagmiddag gesloten)

In beheerde speeltuinen is toezicht, wordt het spelen zo nodig pedagogisch begeleid en er worden activiteiten aangeboden. Ook is er extra (los) spelmateriaal aanwezig zoals ballen, fietsjes en zandbakspeelgoed.

Beheerde speeltuinen vallen onder het beleidskader beheerde speeltuinen uit 2017. In dit beleidskader wordt geschetst hoe de speeltuinen toegroeien naar verzelfstandiging, waarbij de gemeente betrokken blijft via een subsidierelatie. De 21 speeltuinen bevinden zich in een verschillende fase van verzelfstandiging, en de komende jaren worden de speeltuinen die nog niet verzelfstandigd zijn nog beheerd door de Sociaal Makel Organisaties. De twee particuliere speeltuinen (De Torteltuin en De Pan) vallen onder de beleidsregel Zelfbeheer van Stadsbedrijven (nota: visie op zelfbeheer, 2014). Beheerde speeltuinen tellen in eerste instantie niet mee in de norm voor speelruimte in de woonomgeving, omdat deze plekken niet altijd open zijn.

Schoolpleinen

Schoolpleinen zijn bij uitstek een belangrijke speel- en verblijfsplek voor jonge kinderen. De pleinen zijn in juridisch eigendom van de schoolbesturen, en zij zijn verantwoordelijk voor het dagelijks onderhoud van het terrein. Dit omvangt de speeltoestellen, de omheining, de speelruimte en het (speel)groen. Voor dit onderhoud ontvangen schoolbesturen een beperkte vergoeding van het rijk.

Schoolpleinen kunnen een aanvulling zijn op de openbare ruimte door na schooltijd bespeelbaar te zijn voor buurtkinderen. In de vorige beleidsnota werd al benadrukt dat scholen verleid kunnen worden om het plein open te stellen, en zo meer spelaanbod voor de buurt te creëren. Het gemeentelijke impulsproject ‘schoolplein voor de buurt’ werd in 2015 helaas geschrapt vanwege het uitblijven van voldoende resultaten. Dit onderwerp wordt sinds de motie groene schoolpleinen (*Motie Meer groene schoolpleinen in Utrecht Motie 57/2017*) opnieuw uitgewerkt.

In de nieuwe verordening onderwijshuisvesting is een stimuleringsregeling opgenomen waarbij scholen een aanvraag voor budget kunnen doen om het plein te vergroenen. Groene schoolpleinen zijn, naast een stimulerende speelomgeving voor kinderen, ook beter voor het klimaat. In de nieuwe verordening is de regel dat schoolpleinen verhard moeten zijn, geschrapt. Voorwaarde voor investeren vanuit de gemeente in het vergroenen van het schoolplein is dat de pleinen na aanleg openbaar zullen worden na schooltijd, zodat de buurt er ook profijt van heeft. Begin 2022 is duidelijk dat de regeling goed gebruikt wordt. Er zijn al 10 scholen die gebruik hebben gemaakt van het aan te vragen budget. Als er budget overblijft zal de gemeente dit actief gaan inzetten voor vergroening op locaties waarvan wij zelf nog eigenaar zijn.

De gemeente heeft naast deze regeling ook ingezet op inspiratie voor het vergroenen van schoolpleinen. In samenwerking met Stichting Utrecht Natuurlijk worden inspiratiemomenten georganiseerd voor schoolbesturen, waarbij onder andere goede voorbeelden van groene pleinen worden bezocht en best practices worden uitgewisseld.

Door het openstellen van de hekken is een schoolgebouw niet langer beschermd na schooltijd. De gebruiksdruk van opengestelde schoolpleinen verhoogt; dit leidt tot extra slijtage en mogelijke vernieling door vandalisme, en er wordt door omwonenden soms extra (geluids)overlast ervaren. De gemeente onderzoekt of zij een rol kan spelen in .de aansprakelijkheid en verantwoordelijkheid voor (sociale) veiligheid en schade op schoolpleinen als zij opengesteld zijn na schooltijd.

Voor concreet advies over de mogelijkheden om meer groen toe te voegen op het schoolplein (als aankleding maar ook als spelaanleiding) kan men terecht bij Stichting Utrecht Natuurlijk. In deze nota is daarnaast een poster opgenomen voor het vergroenen van speelplekken en het stimuleren van informeel groen spelen, welke ook voor scholen beschikbaar is.

Naast het openstellen van de schoolpleinen voor spelen na schooltijd, worden schoolbesturen ook verleid om het schoolplein te vergroenen. Groene schoolpleinen zijn, naast een stimulerende speelomgeving voor kinderen, ook beter voor het klimaat. In de nieuwe verordening wordt de regel dat schoolpleinen verhard moeten zijn, geschrapt. Ook wordt onderzocht of er een stimuleringsregeling kan worden gestart waarbij scholen een aanvraag voor budget kunnen doen om het plein te vergroenen. Voorwaarde voor investeren vanuit de gemeente is dat de pleinen na aanleg openbaar zullen worden na schooltijd, zodat de buurt er ook profijt van heeft. Per school wordt maatwerk geleverd en samen met schoolbestuur, omwonenden, kinderen en ouders gekeken welke wensen er voor het betreffende plein zijn.

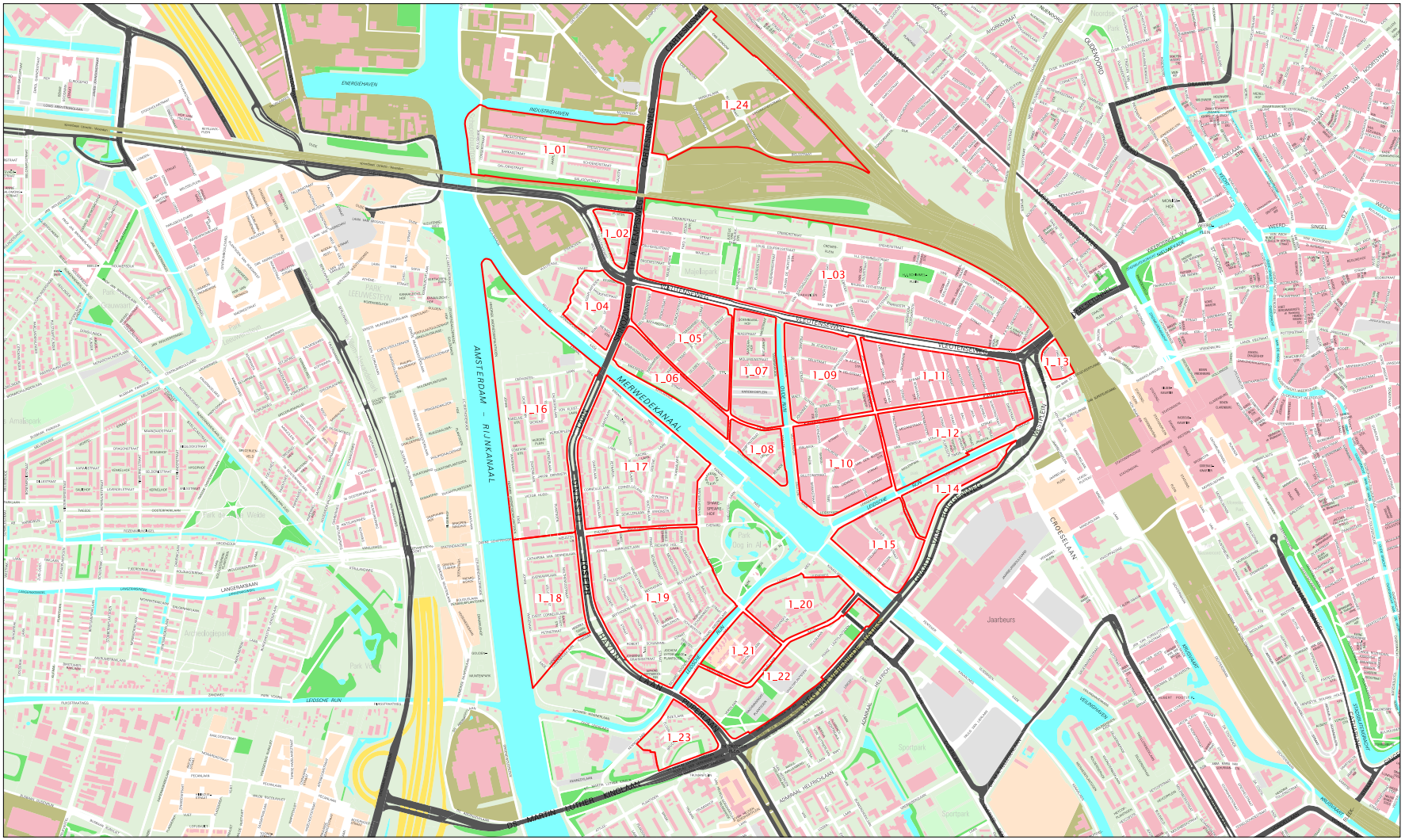
Voor concreet advies over de mogelijkheden om meer groen toe te voegen op het schoolplein (als aankleding maar ook als spelaanleiding) kan men terecht bij Stichting Utrecht Natuurlijk. In deze nota is daarnaast een poster opgenomen voor het vergroenen van speelplekken en het stimuleren van informeel groen spelen, welke ook voor scholen beschikbaar is.

Schoolpleinen worden net als beheerde speeltuinen in eerste instantie niet meegeteld in de norm voor openbare speelruimte. In een wijk met weinig speelruimte bieden schoolpleinen echter een waardevolle aanvulling op de speelruimte. Scholen in wijken met weinig openbare speelruimte worden bij voorkeur gestimuleerd om hun plein open te stellen.

Stadsboerderijen en -tuinen

Gemeente Utrecht heeft vijf stadsboerderijen of Steedes, en vier stadstuinen. Deze negen locaties worden beheerd door Stichting Utrecht Natuurlijk, een organisatie die is ontsproten uit het verzelfstandigde Natuur en Milieu Communicatie van Stadsbedrijven. Op deze Steedes kunnen kinderen spelenderwijs kennismaken met (stads)landbouw en landbouwhuisdieren. Op de meeste Steedes is ook (natuurlijke) speelgelegenheid, en op twee locaties (Grifsteede en Eilandsteede) is een beheerde speeltuin, waarbij het beheer en begeleiding door Stichting Utrecht Natuurlijk zelf wordt uitgevoerd. Op de stadstuinen zijn kinderen welkom om met hun ouders, of in ander (georganiseerd) verband te tuinieren of natuureducatieve workshops te volgen.
De locaties zijn zes dagen per week open van 10 tot 17 uur.

Bijlage 3 Speelbuurten van wijk West



Bijlage 4 Toelichting Jantje Beton Norm en de Utrechtse Speelnorm

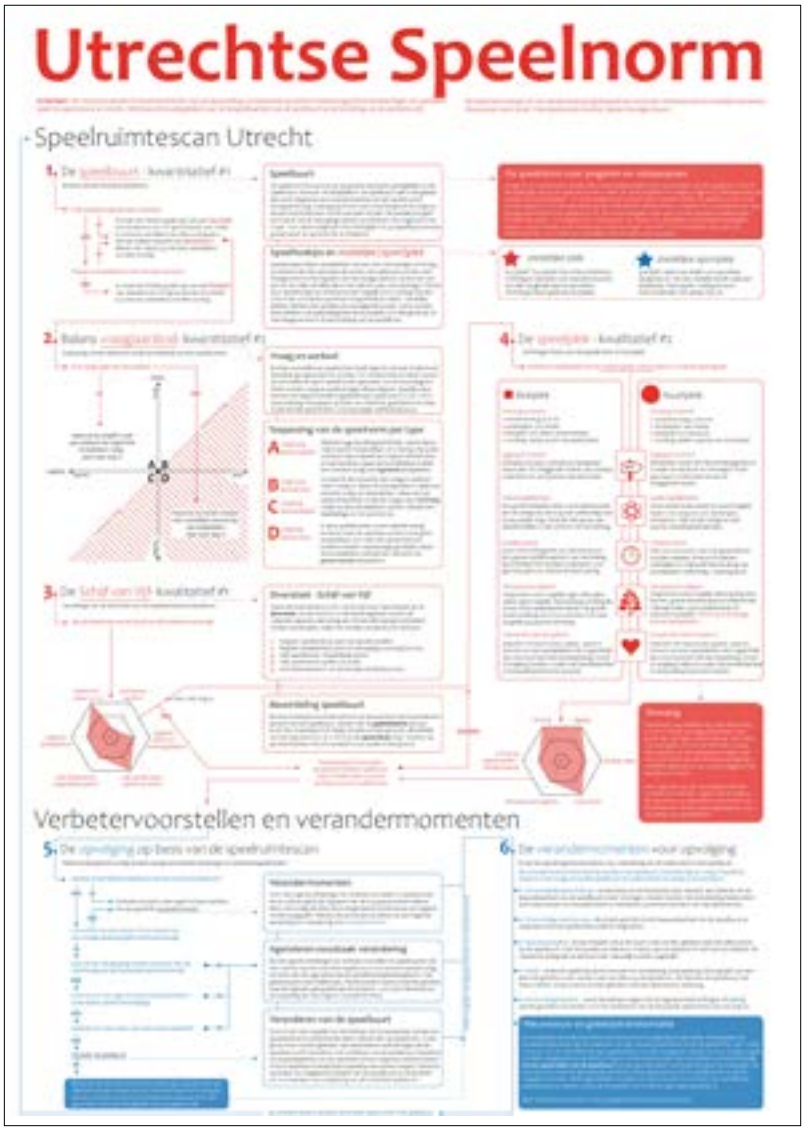
De hoeveelheid speelruimte is gebaseerd op de richtlijn voor formele speelruimte vanuit het NUSO/Jantje Beton (1999). Daarin wordt gesteld dat van alle beschikbare ruimte minimaal 3% van de beschikbare ruimte zou moeten worden gereserveerd voor speelruimte. Gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen om ernaar te streven dat 5 % van de openbare ruimte bespeelbaar is, en de 3 % als ondergrens te hanteren. In deze nieuwe Utrechtse speelruimtenorm wordt de ‘beschikbare ruimte’ gedefinieerd als de volledige speelbuurt (bebouwd èn onbebouwd oppervlak tezamen)

Toelichting op het percentage speelruimte

- Oppervlakte van alle (binnen de speelbuurt gelegen) buurtplekken en blokplekken.
- De ingerichte speelruimte betreft de openbare speel- en sportvoorzieningen die in beheer van de gemeente zijn. Als oppervlaktemaat wordt de gehele speelplek genomen, inclusief de vrij bespeelbare aangrenzende ruimte. Het gaat hier alleen om de beschikbare ruimte, niet om de inrichting zelf.
- Te meten langs de randen van het aaneengesloten vrij bespeelbare gebied. Dus niet enkel de oppervlakte van de ondergronden. De stoep of bosjes hoeven geen grens te zijn. Grenzen zijn o.a. fietspaden, wegen, de ‘hoek’ om.
- Ruime pleinen en grasvelden kunnen ook worden meegenomen als gereserveerde speelruimte.
- Brede stoepen of kleine groenruimtes of autovrije straten worden qua vierkante meters niet meegerekend (uit praktische overweging), maar kunnen wel worden meegewogen bij de beoordeling van de totale bespeelbaarheid van een buurt.
- Bij gebiedsontwikkelingen geldt een resultaatverplichting. Bij het realiseren van een nieuwe (speel)buurt moet de speelruimtenorm worden toegepast op de nieuwe plannen en ruimtelijke mogelijkheden. Hierbij moet zo vroeg mogelijk worden meegekeken bij de planvorming en moet vanaf de start een ruimteclaim van tenminste 3% van de oppervlakte van de speelbuurt worden gereserveerd voor formele speel- en sportvoorzieningen (type speelbuurt is hier immers nog niet bekend). De ambitie voor de totale speelruimte (formeel en informeel) in de nieuwe gebiedsontwikkeling is 5 %
- Bij de hantering van de ambitie van 5 % wordt rekening gehouden met de bouwtypologie van de wijk/buurt. In bepaalde wijken is het niet haalbaar om dit percentage te halen vanwege de beperkte openbare ruimte. Daar blijft 3 % de ondergrens.

Bijlage 5 Poster Utrechtse Speelnorm

Poster Utrechste Speelnorm.



Poster Utrechtse Speelnorm

In het kort - De Utrechtse Speelnorm biedt handvatten voor de beoordeling van bestaande buurten en toekomstige (her)ontwikkelingen van openbare speel- en sportruimte in Utrecht. Hierbij wordt zowel gekeken naar de bespeelbaarheid van de speelbuurt als de inrichting van de speelplek zelf. De Speelnorm bestaat uit een speelruimtescan gekoppeld aan eventuele verbeteracties en verandermomenten.
Deze poster hoort bij de ˜Visie Speelruimte Utrecht; Spelen in je eigen buurt".

Speelruimtescan Utrecht

1. De speelbuurt - kwantitatief #1

De basis van de Utrechtse Speelnorm.

Speelbuurt

De speelnorm focust zich op de grotere openbare speelplekken in de speelbuurt; de buurt- en blokplekken. De speelbuurt zelf is het gebied dat wordt begrensd door (harde) barrières als een drukke en/of doorgaande weg, watergang of een meer psychologische buurtgrens als een industrieterrein of juist een plein of park.
De speelbuurt geeft een indruk van de bewegingsvrijheid van kinderen van ongeveer 6 tot12 jaar. Voor deze doelgroep is het belangrijk om op (speel)buurtniveau goede speel- en sportruimte te realiseren.

De speelnorm voor jongeren en volwassenen

Jongeren en volwassenen worden niet of nauwelijks beperkt door de barrières van de speelbuurt. Toch is het belangrijk dat zij ook gebruik kunnen maken van de buurtplek in hun eigen omgeving. Daarnaast leert de praktijk dat het belangrijk is om deze doelgroepen ook een plek te bieden buiten de speelbuurt(en) en/of bewust ingericht voor een specifieke groep zoals skaters of freerunners. Jongeren en volwassenen zijn vaak georganiseerd buiten de speelbuurt om

Een boot-campplek in een park tussen meerdere speelbuurten in werkt dan beter. Voor jongeren en volwassenen zijn daarom de stedelijke voorzieningen belangrijke plekken. Deze moeten op de schaal van de stad een eigen netwerk vormen waardoor inwoners van Utrecht binnen 1.000 meter een stedelijke voorziening kunnen bereiken.

Speelhoekjes en stedelijke (sport)plek
Speelhoekjes (kleine speelplekjes met een niet-volwaardige inrichting) en plekken die niet openbaar zijn (zoals schoolpleinen) worden niet meegenomen in het bepalen van het huidige aanbod. Ze kunnen wel een rol vervullen als blijkt dat er een tekort is aan voorzieningen.
Dit kan door speelhoekjes te verbeteren (als mogelijk) of in overleg met een school het schoolplein openbaar toegankelijk te maken.
Stedelijke plekken hebben een speelbuurtoverstijgende functie. Soms worden deze plekken ook gebruikt/gezien als buurtplek(+), in dat geval zijn ze wel meegenomen in de beoordeling van de speelbuurt.

Stedelijke plek
buurtplek+: buurtplek met onderscheidende inrichting en bedoeld voor meerdere buurten tot zelfs de gehele stad en bezoekers. Inrichtings-criteria gelijk aan buurtplek.

Stedelijke sportplek
sportplek: aparte sportplek voor specifiekedoelgroep en met een stedelijk bereik zoals een skatebaan, freerunpark, multisportcourt. Sluit combinatie met spelen niet uit.

2. Balans vraag/aanbod- kwantitatief #2

Toepassing van de speelnorm op de verschillende soorten speel-buurten

Vraag en aanbod
Buurten verschillen en speelruimte hoeft daarom ook niet in elke buurt hetzelfde georganiseerd te worden. Om onderscheid te maken tussen de verschillende typen speelbuurten gebruiken we de buurtdiagram. Hierin worden vraag en aanbod tegen elkaar afgezet. Speelbuurten kunnen vervolgens worden ingedeeld naar typen buurt: A, B, C of D. Deze indeling vindt plaats op basis van veldwerk, gesprekken en data (zoals bevolkingsdichtheid, woontypologie, leeftijdsopbouw).

Toepassing van de speelnorm per type

- **A: vraag hoog, aanbod beperkt**
  Relatief hoge bevolkingsdichtheid, veel kinderen maar beperkt bespeel-baar; er is weinig vrije speelruimte en bijvoorbeeld een hogere verkeers-druk of veel barrières. Naast de buurtplekken is altijd een netwerk nodig van ingerichte blokplekken.

- **B: Vraag hoog, aanbod hoog + C: Vraag laag, aanbod beperkt**
  In zowel B- als C-buurten zijn vraag en aanbod meer in balans. Naast de buurtplekken is altijd een netwerk nodig van blokplekken. Alleen als het aanbod beperkter is dan de vraag is een inrichting nodig op deze blokplekken, anders volstaat een reservering van de speelruimte.

- **D: Vraag laag, aanbod hoog**
  In deze speelbuurten wonen relatief weinig kinderen maar de open-bare ruimte is wel goed bespeelbaar, er is veel vrije speelruimte en kinderen hebben veel bewegingsvrijheid. Naast de buurtplekken volstaat een netwerk van gereserveerde blokplekken.

3. De Schijf van Vijf- kwalitatief #1
Van belang voor de diversiteit van het speelaanbod per speelbuurt

Diversiteit - Schijf van Vijf
Naast de kwantitatieve norm wordt een buurt beoordeeld op de diversiteit van het aanbod. In elk barrièregebied moeten de volgende aspecten aanwezig zijn. Dit kan allemaal gecombineerd worden op één plek, maar ook worden verspreid over de buurt.

1. Regulier speelaanbod: spel met speeltoestellen
2. Regulier speelaanbod: sport en beweging voor jong tot oud
3. Vrije speelruimte: bespeelbaar groen
4. Vrije speelruimte: spelen op straat
5. Activiteitenaanbod - en kennis daarvan bij bewoners

Beoordeling speelbuurt
Een beoordelingsroos biedt inzicht in de diversiteit en het kwantitatieve aanbod van een speelbuurt. Samen met de gebiedsteams kan per buurt het zwaartepunt of ideale situatie worden gezocht, afhankelijk van het type buurt (A, B, C of D) en de speelcultuur (bijv. inzetten op sportactiviteiten of extra aandacht voor spelen in het groen).

4. De speelplek - kwalitatief #2
Inrichtingscriteria voor een goede blok- en buurtplek

blokplek

Omvang en bereik
- streefomvang: 500 m2
- actieradius: 200 meter
- bedoeld voor direct omwonenden
- invulling: spelen en/of vrije speelruimte

Ligging en context
Zichtbaar (sociale controle) en bereikbaar vanuit aan- of omliggende straten. Bij voorkeur onderdeel van een grotere openbare plek

Speelmogelijkheden
Een goede blokplek biedt vooral speelwaarde aan de doelgroep die nog niet zelfstandig naar de buurtplek mag. Dit hoeft niet perse met speeltoestellen, vrije ruimte is wel van belang.

Verblijfswaarde
Geen ontmoetingsplek voor de hele buurt. Een goede verblijfswaarde is wel van belang, bijvoorbeeld door bankjes te plaatsen voor (groot)-ouders en voldoende beschutting.

Klimaatbestendigheid
Vergroenen waar mogelijk, lage valhoogtes maken gras mogelijk. Beschutting is belangrijk en kan extra speelwaarde bieden. Bij goede samenwerking met omwonenden is er meer mogelijk qua groene inrichting.

Inclusiviteit (samen spelen!)
Iedereen wil mee kunnen spelen. Daarom streven we naar speelplekken die toegankelijk zijn voor inwoners met een beperking. Zowel in toegang (welkom voelen) als bereikbaarheid en bespeelbaarheid (samenspel).

buurtplek

Omvang en bereik
- streefomvang: 3.000 m2
- actieradius: 400 meter
- bedoeld voor de buurt
- invulling: spelen, sporten en ontmoeten

Ligging en context
Bereikbaar vanuit het hele barrièregebied en in staat om de buurt te ontvangen. Ruim genoeg en voldoende ruimte tot omliggende huizen.

Speelmogelijkheden
Divers aanbod aan speel- en sportmogelijkheden voor jong en oud. Samenspel stimuleren. Vrije ruimte nodig om zelf spel te ontwikkelen/ bedenken.

Verblijfswaarde
Plek voor de buurt waar ook gespeeld kan worden: bankjes, horeca of toiletten (stedelijk) en voldoende beschutting. Op sportplekken verlichting + watertappunt.

Klimaatbestendigheid
Vergroenen waar mogelijk. Beschutting door bomen, goede afwatering door infiltrerende ondergronden, extra speelwaarde en educatie (stedelijk). Meer tips in de bijlage Groene Speelplekken.

Inclusiviteit (samen spelen!)
Iedereen wil mee kunnen spelen. Daarom streven we naar speelplekken die toegankelijk zijn voor inwoners met een beperking. Zowel in toegang (welkom voelen) als bereikbaarheid en bespeelbaarheid (samenspel).

Omvang
Bestaande buurtplekken zijn vaak kleiner dan 3.000 m2 terwijl sommige blokplekken juist groter zijn dan deze streefomvang. Het is dan ook belangrijk om voor de definitie en juiste beoordeling van een speelplek te kijken naar een combinatie van de inrichting (doelgroep, verblijf en gebruik) en de context (ligging in de speelbuurt of wijk).

Het vergroten van de omvang kan wel een verbetervoorstel zijn, volgend uit de analyse. Bij nieuwbouw en gebiedstransformatie is de streefwaarde een basisuitgangspunt voor aanleg van speelplekken.

5. De opvolging op basis van de speelruimtescan

Welke actie/urgentie is nodig op basis van geconstateerde afwijkingen of verbetermogelijkheden?

Verandermomenten
Voor niet-urgente afwijkingen en verbetervoorstellen in speelbuurten die al voldoen geldt dat ingrepen niet de hoogste prioriteit hebben. Het is niet nodig dat deze door de gemeente actief vanuit een regierol worden opgepakt. Hierbij is het prima aan te sluiten op een logische aanleiding tot verandering; het verandermoment.

Agenderen noodzaak verandering
Bij wel-urgente afwijkingen en verbetervoorstellen in speelbuurten die niet voldoen aan de Utrechtse Speelnorm is een actieve aanpak nodig. Dit start met het agenderen bij de betreffende gebiedsregisseur, het gebiedsteam en/of wijkbureau. Hierbij wordt in eerste instantie gekeken naar de ingrepen gekoppeld aan de acties #1, 2 en 3 en de koppeling aan een logisch verandermoment.

Veranderen van de speelbuurt
Soms is het niet mogelijk om met behulp van de bestaande ruimtes het speelaanbod te verbeteren/te laten voldoen aan de Speelnorm. In dat geval moet worden gekeken naar alternatieve verbeteringen die de speelbuurt zelf veranderen: het verkleinen van de speelbuurt (opdelen), de bespeelbaarheid van de openbare ruimte vergroten (aanbod beter) of door barrières te beslechten (speelbuurten samenvoegen). Hierdoor verandert de vraag/aanbod-balans van de speelbuurt en ook de toepassingsvoorwaarden van de Utrechtse Speelnorm.

6. De verandermomenten voor opvolging

Er zijn een aantal logische momenten voor verandering van de speelruimte in een speelbuurt.

Elk verandermoment beïnvloed de situatie in de speelbuurt (verandering van vraag of aanbod). Daarom is het nodig om bij elke speelbuurt de speelruimtescan opnieuw te doorlopen.

Herontwikkeling/verdichting
Vernieuwing van de bestaande stad. Meestal een afname van de bespeelbaarheid van de speelbuurt (meer woningen, minder ruimte). Herontwikkeling biedt echter ook volop kansen om de speelruimte te verbeteren (zowel formeel als in de vrije speelruimte).

Grootschalige wijkrenovatie
Bij uitstek geschikt om de bespeelbaarheid van de speelbuurt te vergroten en/of de speelruimte actief te vergroenen.

Bewonersinitiatief
Bij een initiatief vanuit de buurt moet worden gekeken naar het effect ervan op de speelbuurt. Gaat de speelbuurt daardoor voldoen aan de Speelnorm? Dan kan het initiatief, bij voldoende draagvlak uit de buurt zelf, natuurlijk worden opgepakt!

Klacht
Andersom geldt dat bij het verzoek tot verwijdering of aanpassing (downgrade) van eenplek ook gekeken moet worden naar het effect op de Speelnorm. Als hierdoor de speelbuurt niet meer voldoet, moet er eerst worden gekeken naar een alternatieve oplossing.

Herinrichting/inspectie
Vanuit het beheer volgen ook de reguliere herinrichtingen. Dit zijn bij uitstek geschikte momenten voor het verbeteren van de bestaande speelruimte.

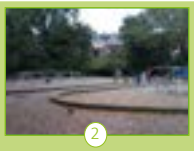
Nieuwbouw en gebiedstransformatie
Uitzonderlijke verandermomenten zijn nieuwbouw en gebiedstransformatie. Hierbij geldt een resultaatverplichting. Bij het realiseren van een nieuwe (speel)buurt moet de Speelnorm (incl. streefomvang voor de verschillende type speelplekken) worden toegepast. Hierbij moet zo vroeg mogelijk worden meegekeken bij de planvorming en moet vanaf de start een ruimteclaim van tenminste 3% van de oppervlakte van de speelbuurt worden gereserveerd voor speel- en sportvoorzieningen. Bij woonbuurten met een gemiddelde dichtheid wordt geadviseerd om de speelbuurten zo groot mogelijk te houden. Bij hoogstedelijke woning-bouw heeft het juist de voorkeur om met kleinere speelbuurten te werken omdat de actieradius van kinderen daar vaak beperkter is. Meer informatie is te vinden in het naslagwerk behorende bij deze poster.

Bijlage 6 Fotostrip kwaliteit speelbuurt en speelplek

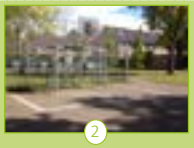
Fotostrip kwaliteit speelbuurt speelplek

Beoordelingsschema - speelbuurtniveau

SpeelPlan

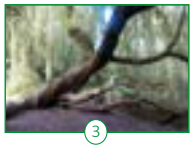




	1	2	3
Reguliere speelplekken *variatie aanbod*	• onvoldoende variatie op speelbuurtniveau en/of kwaliteit matig.	• voldoende gevarieerd aanbod op speelbuurtniveau: klimmen, glijden, schommelen, draaien en duikelen aanwezig • kwaliteit goed.	• goed gevarieerd aanbod op speelbuurtniveau: speelvormen op meerdere plekken + onderscheidend aanbod • kwaliteit goed.


	1	2	3
Reguliere sport- en beweegplekken *variatie aanbod*	• onvoldoende variatie op speelbuurtniveau (minimaal aanbod) en/of kwaliteit matig.	• voldoende sportaanbod (minstens 3 verschillende sportvormen aangeboden) • kwaliteit goed.	• goed gevarieerd aanbod op speelbuurtniveau: minstens 5 verschillende beweegvormen aangeboden • kwaliteit goed.





	1	2	3
Vrije speelruimte Bespeelbaar groen	• geen bespeelbaar groen of eenzijdig aanbod (alleen lege grasveldjes)	• bespeelbaar groen aanwezig • variatie in groenplekken	• leuk bespeelbaar groen (divers, avontuurlijk en uitnodigend) • kwaliteit goed.

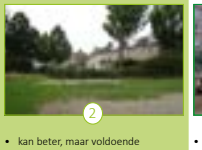




	1	2	3
Vrije speelruimte Spelen op straat	• nauwelijks mogelijk • smalle stoepen • hoge parkeerdruk van zowel auto's als fietsen	• brede stoepen • verspreid in de buurt pleintjes	• autovrije straten, parkeren buiten de buurt • brede stoep en de straat als speelplek
Activiteiten	• geen activiteitenaanbod, ook niet in aangrenzende speelbuurt	• activiteitenaanbod binnen of in aangrenzende speelbuurt	• regelmatig activiteitenaanbod op openbare speelplek in de speelbuurt

Beoordelingsschema - speelplekniveau

SpeelPlan


	1	2	3
Ligging en context*	• onveilig of onhandig	• kan beter, maar voldoende • voldoende vrije speelruimte	• goed doordachte inrichting, gerichte maatregelen genomen





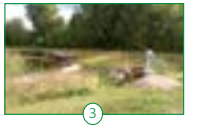
	1	2	3
Inrichting * *Speelwaarde + Verblijfswaarde*	• los toestel, weinig vrije ruimte • geen speel- en verblijfwaarde • geen of minimale variatie in speelvormen	• plek met voldoende speelwaarde voor de beoogde doelgroep en genoeg vrije ruimte • grote variatie in speelvormen	• uitdagende, diverse plek, geschikt voor meerdere doelgroepen en met grote variatie in speelvormen • hoge verblijf- en speelwaarde



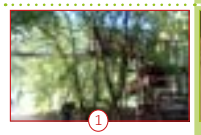
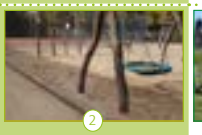


	1	2	3
Huidige staat	• onveilig en of onaantrekkelijk	• veilig, maar wel verouderd	• in prima staat





	1	2	3
Klimaatbestendigheid	• verhard, geen beschutting	• (deels) natuurlijke ondergrond, geen of beperkte beschutting • **òf** verhard, maar voldoende beschutting aangevuld met struiken en plantsoenen rondom	• (deels) natuurlijke ondergrond en goede beschutting • **òf** doelbewust ingericht als klimaatbestendige plek (wadi, waterplein, koele plek)


	1	2	3
Inclusiviteit	• niet toegankelijk (zandondergrond, omheining, geen verlaagde drempel)	• toegankelijk en bereikbaar, maar weinig mogelijkheden voor samenspel • **òf** wel bespeelbaar maar minder goed begaanbaar	• toegankelijk en inclusief! • mede ingericht voor specifieke doelgroep: ruimte, speeltoestellen, -aanleidingen afgestemd gebruikers met een beperking

*** Beoordeling afhankelijk van type locatie zie poster "Utrechtse Speelnorm"**

Criteria voor het beoordelingsschema speelbuurtniveau

Reguliere speelplekken variatie aanbod

- 1 punt: onvoldoende variatie opspeelbuurtniveau en/of de kwaliteit van de speeltoestellen is matig.
- 2 punten:voldoende gevarieerd aanbodop speelbuurtniveau: klimmen, glijden, schommelen, draaien enduikelen aanwezig. Kwaliteit van de speeltoestellen is goed.
- 3 punten: Goed gevarieerd aanbod op speelbuurtniveau: speelvormen op meerdere plekken + onderscheidend aanbod. Kwaliteit van de speeltoestellen is goed.

Reguliere sport- en beweegplekken variatie aanbod

- 1 punt: onvoldoende variatie op speelbuurtniveau (minimaalaanbod) en/of kwaliteit van de sportfaciliteiten is matig.
- 2 punten: Voldoende sportaanbod (minstens 3 verschillende sport-vormen aangeboden) Kwaliteit van de sportfaciliteiten is goed.
- 3 punten: goed gevarieerd aanbod opspeelbuurtniveau: minstens 5 verschillende beweegvormen aangeboden. Kwaliteit van de de sportfaciliteiten is goed

Vrije speelruimte: Bespeelbaar groen

- 1 punt: Geen bespeelbaar groen of eenzijdig aanbod (alleen lege grasveldjes)
- 2 punten: Bespeelbaar groen aanwezig, variatie in groenplekken
- 3 punten: Leuk bespeelbaar groen (divers,avontuurlijk en uitnodigend) Kwaliteit van het groen is goed.

Vrije speelruimte: Spelen op straat

- 1 punt nauwelijks mogelijk, smalle stoepen, hoge parkeerdruk van zowel auto’s als fietsen
- 2 punten: Brede stoepen, verspreid in de buurt pleintjes
- 3 punten: Autovrije straten, parkeren buiten de buurt. Brede stoep en de straat ingericht als speelplek

Activiteiten

- 1 punt: geen activiteitenaanbod, ook niet in aangrenzende speel-buurt
- 2 punten: activiteitenaanbod binnen of in aangrenzende speelbuurt
- 3 punten: regelmatig activiteitenaanbod op openbare speelplek in de speelbuurt

Ligging en context

- 1 punt: onveilg of onhandig zoals direct langs een verkeersweg
- 2 punten: bij voldoende vrije speelruimte
- 3 punten: goed doordachte inrichting, gerichte maatregelen genomen duidelijke vriendelijke afbakening met overig ruimte-gebruik

Inrichting Speelwaarde + Verblijfswaarde

- 1 punt: los toestel, weinig vrije ruimte, geen speel- en verblijf-waarde, geen of minimale variatie in speelvormen
- 2 punten: plek met voldoende speelwaarde voor de beoogde doelgroep en genoeg vrije ruimte, grote variatie in speelvormen
- 3 punten: uitdagende, diverse plek, geschikt voor meerdere doel-groepen en met grote variatie in speelvormen, hoge verblijf- en speelwaarde

Huidige staat:

- 1 punt: onveilig en of onaantrekkelijk
- 2 punten: veilig, maar wel verouderd
- 3 punten: in prima staat

Klimaatbestendigheid

- 1 punt: verhard, geen beschutting
- 2 punten: (deels) natuurlijke ondergrond, geen of beperkte beschutting of verhard, maar voldoende beschutting aangevuld met struiken en plantsoenen rondom
- 3 punten (deels) natuurlijke ondergrond en goede beschutting of doelbewust ingericht als klimaatbestendige plek (wadi, waterplein, koele plek)

Inclusiviteit

- 1 punt: niet toegankelijk (zandondergrond, omheining, geen verlaagde drempel)
- 2 punten: toegankelijk en bereikbaar, maar weinig mogelijkheden voor samenspel of wel bespeelbaar maar minder goed begaanbaar
- 3 punten: toegankelijk en inclusief! mede ingericht voor specifieke doelgroep: ruimte, speeltoestellen, -aanleidingen afgestemd gebruikers met een beperking

Bijlage 7 Groene speelplekken

Groene speelplekken

bijlage Utrechtse Speelnorm

Meer groen in de stad zorgt voor een beter leefklimaat voor mens en dier. Speelplekken zijn bij uitstek geschikt voor vergroening en vervullen een belangrijke rol bij de klimaatadaptatie van de openbare ruimte. Anders dan tuinen of daken heeft de gemeente hier zelf de regie over de inrichting. Bij het vergroenen van speelplekken gaan de thema's spelen, klimaat, biodiversiteit en gezondheid hand in hand.

De bijlage Groene Speelplekken is opgesteld ter aanvulling van de nieuwe Utrechtse Speelnorm 2020. Vanuit de norm wordt gestreefd naar (een zekere mate van) vergroening op elke openbare speel- en sportplek in Utrecht. In dit document worden concrete argumenten, handvatten en toepassingsmogelijkheden gegeven voor het vergroenen van de openbare speelruimte.

Een groene speelplek kent meerdere verschijningsvormen. Dit gaat van een grasveld met speeltoestellen (minimale variant) tot een natuurlijk speelterrein (ultieme variant) waarin gebruikers in en mét de natuur kunnen spelen. Dit betekent natuurlijke speelmaterialen, ondergronden en de mogelijkheid om zelf vorm te geven aan de speelruimte en zo de fantasie en exploratiedrang te prikkelen. Toestellen zijn hierbij niet uitgesloten, maar zeker niet noodzakelijk om toe te voegen.





Groen voor SPEL EN VERBLIJF

Zichtbaar groen versterkt de aantrekkingskracht van de buitenruimte bij zowel volwassenen als kinderen.
Een groene omgeving daagt kinderen uit om een eigen spel te bedenken en op avontuur te gaan.

Voordelen:

- Groene ruimtes zijn prettige verblijfsplekken tijdens warme dagen
- Goede groene speelruimte is uitdagend en stimuleert exploratief en creatief spel omdat kinderen er zelf vorm aan kunnen geven



Groen voor GEZONDHEID

Een groene omgeving heeft een positief effect op het welzijn van inwoners. Ze voelen zich gelukkiger in een groene omgeving en gaan meer naar buiten om te bewegen[1]. Spelen in het groen draagt bij aan de ontwikkeling en gezondheid van kinderen[1+2]. Daarbij biedt groen bescherming tegen de zon en kan geluidshinder dempen[2].

Voordelen:

- Bevorderen motorische en cognitieve ontwikkeling
- Vermindering blootstelling UV-straling
- Stimuleren gebruik openbare ruimte voor sport en beweging



Groen voor BIODIVERSITEIT

Meer groen op speelplekken zorgt voor nestplaatsen en schuilplaatsen voor insecten, vogels en andere dieren om zo in de stad te leven en overleven[2]. Meer biodiversiteit bevordert het ecologisch evenwicht en draagt bij aan natuureducatie (beestjes zoeken, bloemen plukken, wisseling van seizoenen etc.).

Voordelen:

- Ruimte voor flora en fauna
- Natuurlijke plaagbestrijding, bijv. processierups en muggen door vogels en gaasvliegen
- Natuureducatie en ander type spel



Groen voor KLIMAAT

Groene speel- en sportplekken kunnen een rol spelen in het hitte- en watermanagement van de stad[2]. Vergroening van speelplekken in woonwijken helpt om (lokaal) hitte tegen te gaan en water sneller af te voeren, of juist tijdelijk vast te houden. Utrecht wordt op deze manier beter bestand tegen weersextremen.

Voordelen:

- Minder wateroverlast, betere afwatering
- Meer groene speelplekken zorgen voor een verkoelend effect op de directe omgeving.

Vergroening en speelcultuur

Vergroening van speelplekken is nuttig en nodig, maar is niet overal haalbaar of gewenst (en daardoor daar ook beperkt functioneel). Daarom is het belangrijk om aan te geven dat groene speelplekken in meerdere verschijningsvormen kunnen worden toegepast. Van eenvoudige speelaanleidingen in een grasveld met bomen tot een plek met zand, water, verschillende soorten beplanting en niveauverschillen als ultieme ravotplek.

Goede groene speelplekken vragen om een andere, intensievere, vorm van onderhoud. Vergroening mag niet ten koste van de speelwaarde op een plek gaan. Dit wordt snel vertaald naar een verschraling van de openbare speelruimte. Ouders zitten er niet altijd op te wachten dat hun kinderen vies thuiskomen, of zijn bang voor de risico's van natuurlijk spelen zoals tekenbeten. Hierdoor wordt dit speelgedrag ook niet gestimuleerd. Kinderen vinden het daarom ook niet altijd even leuk om buiten te ravotten. Draagvlak en betrokkenheid vanuit de buurt is niet vanzelfsprekend. Per buurt moet daarom gekeken worden naar de meest geschikte vorm om te 'vergroenen'. Het heeft immers minder zin als kinderen er geen gebruik van (mogen) maken. Het maken van een goed ontwerp en goede afstemming met de buurt en buurtprofessionals is essentieel voor het laten slagen van een groene speelplek.

Speelplan

Groene speelplekken - Checklist

Speelgroen en speelaanleidingen

Kinderproof beplanting: niet giftig, geen stekels, robuust en snelgroeiend. Voorbeelden: laurier, haagbeuk, wilgen, kornoelje, hazelaar of hoge grassen (olifantengras en niet woekerende bamboe).

- Plant bij voorkeur in groepen om goede speelbosjes te creëren.
- Laat snoeiafval (deels) liggen zodat kinderen hier mee kunnen spelen en bouwen.

LET OP! - de locatiekeuze voor speelgroen is ontzettend belangrijk. Losse takken zijn leuk voor hutten, maar niet handig bij autostraten of plekken waar auto's langs de speelplek geparkeerd staan.

Natuurlijke speelaanleidingen: kunnen worden aangelegd om de diversiteit van het speelaanbod te vergroten. Bijvoorbeeld: heuvels/ glooiingen, stapstammen, zwerfkeien, palenbos, wilgenhutten- of tunnels. Rioolbuizen en autobanden vallen niet helemaal onder de categorie 'natuurlijk', maar worden wel vaak in combinatie met natuurlijk spelen toegepast.

- Speelaanleidingen geplaatst op officiële speelplekken moeten voldoen aan de veiligheidseisen van het WAS.
- Voor natuurlijke speelaanleidingen die extra en/of specifiek beheer vragen is bewonersparticipatie belangrijk. Bijvoorbeeld bij wilgenhutten en stapstammen van lokaal kaphout.

Eetbare beplanting: zoals appels, peren, kersen, noten, bessen, etc.

- Bramen en frambozen zijn prikkelaars en woekeraars (en geven vlekken) en moeten enigszins in toom worden gehouden om een plek bespeelbaar te houden. Regelmatig onderhoud (door bewoners) is hierbij noodzakelijk.
- Gevallen appels en peren moeten tijdig worden geraapt om overlast door wespen te voorkomen.
- Plant geen tamme kastanjes op speelplekken of tenminste een eind bij de toestellen vandaan. Ondanks de onschuldige naam en eetbare binnenkant hebben deze noten een stekelige buitenkant.

Speelbomen: zoals vleugelnoten, wilgen en beuken zijn voorbeelden van goede snelgroeiende klimbomen die weinig bevattelijk zijn voor ziektes. Ook (andere) notenbomen kunnen extra speelwaarde toevoegen door de noten in de herfst.

- Kroon speelbomen niet op.
- Plaats bomen niet te dicht bij toestellen en paden (wortelgroei)
- Plant alleen op plekken waar de bomen volop mogen groeien.

LET OP! - zoals de benoemde punten aangeven is het belangrijk dat bewoners onderdeel zijn van het beheer van een groene speelplek. Zonder draagvlak heeft (onderhoudsintensief) groen vrijwel geen kans van slagen.





Schaduw en groenbuffer

Op grote speelplekken: kunnen bomen met een grote kroonomvang worden geplant. Positioneer bomen (of de speelplek) zo dat zomers de toestellen op het heetst van de dag in de schaduw liggen.

Op kleine speelplekken/ruimtes: kunnen dak- en leibomen worden gebruikt voor het creëren van schaduw. Het voordeel is dat deze bomen minder ruimte innemen en minder hoog worden (mits regelmatig gesnoeid). Alternatieven zijn een prieel of pergola met begroeiing of een schaduwdoek (vaak bij scholen).

- Wanneer ondergrondse leidingen en kabels het planten van bomen in de vollegrond onmogelijk maken, kunnen bomen in bakken een alternatief zijn, deze hebben wel regelmatig een extra watergift nodig.
- Zorg dat (kunststof en houten) toestellen en ondergronden niet de hele dag in de schaduw liggen om groene aanslag te voorkomen.

Een goed ingerichte groenbuffer op speelplekken langs drukke wegen verbetert de beleving (optisch) en kan een positief effect hebben op de luchtkwaliteit. Ook kan groen geluidshinder dempen[2] op een speelplek.

- Het is belangrijk om met de groenbuffer een wal te creëren. Een rij opgekroonde bomen heeft bijvoorbeeld weinig effect.
- Kinderen moeten niet vanuit het groen direct op de drukke weg kunnen komen. Het is daarom belangrijk om in dat geval ook een hekwerk of andere begrenzing toe te passen.

Water en ondergronden

Wadi's en slootjes: kunnen water bergen of juist zorg dragen voor een goede afwatering naar sloten of de bodem. Gecombineerd met speelaanleidingen zoals stapstenen of touwen bieden ze extra avontuurlijke speelwaarde. Met name op drassige plekken zijn wadi's ideale oplossingen die tevens speelwaarde bieden.

- Zorg ervoor dat de staanders van toestellen tegen water kunnen. Plaats geen houten toestellen of speelaanleidingen in de wadi, of tenminste op RVS-voetjes.
- Gebruik zwerfkeien of betonnen poefs als parcours door het water, geen stapstammen van hout.

LET OP! - Wadi's kennen naast veel speelwaarde ook enkele risico's. Zorg daarom dat deze niet te diep zijn of snel het water afvoeren in de bodem (infiltratie). Water in wadi's mag niet (te lang) stilstaan om gezondheidsrisico's te beperken (algengroei).

Meer weten?

1. W. Leufgen, M. van Lier; Vrij Spel voor Natuur en Kinderen. Uitgeverij Jan van Arkel, Utrecht, 2007, p.152.
2. Groen in de stad; WUR; https://www.wur.nl/nl/Dossiers/dossier/Groen-in-de-stad.htm
3. R. Louv; Het laatste kind in het bos – Hoe we onze kinderen weer in contact brengen met de natuur. Uitgeverij Jan van Arkel, Utrecht, 2007.
4. www.rivm.nl/tekenbeten-en-lyme/teek

Natuurlijke ondergronden: zoals gras, zand, hout- en schorssnippers op speel- en sportplekken zorgen voor meer verkoeling en een betere afwatering dan kunstmatige ondergronden. Daarnaast hebben natuurlijke ondergronden een (veel) lagere CO_2-impact.

- Natuurlijke ondergronden zijn goedkoper in aanschaf dan kunstmatige ondergronden. Losse ondergronden moeten sneller vervangen/verschoond worden en zijn duurder in onderhoud.
- Bewoners kunnen eerder overlast ondervinden van hondenpoep op grasvelden en kattenpoep in losse ondergronden.

LET OP! - Bij vochtige bodems worden losse ondergronden als snippers afgeraden omdat het snel verteert en daarmee zijn functie verliest.

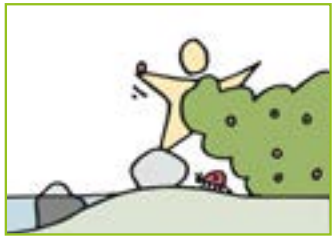
Wanneer wel een kunstondergrond of verharding: als een plek intensief wordt bespeeld waardoor een grasondergrond te snel uitslijt en niet voldoende tijd heeft voor herstel (trapveldjes bijvoorbeeld), of als ***toegankelijkheid*** voor rolstoelgebonden bewoners nodig is, kan toch (deels) een kunstmatige ondergrond of verharding (sportvelden, buurtplekken, schoolpleinen) nodig zijn.

- Halfverharding zoals grasbetontegels zijn een goed compromis tussen waterdoorlaatbaarheid en toegankelijkheid. Op sportplekken kan gewerkt worden met een waterbassin. Bij (extreme) regenval kan deze gebruikt worden als kunstmatige waterberging.
- Let op de nieuwe milieucriteria van de Rijksoverheid voor de aanschaf van nieuwe toestellen en ondergronden. Ook het vrijkomen van PAK's is aan richtlijnen gebonden (REACH richtlijn).
- Soms is het niet nodig om onder het gehele toestel een kunstondergrond te plaatsen, maar enkel de plekken waar de ondergrond het hardst slijt.
- Kies lichtere kleuren als ondergrond, die worden minder warm.
- Het (her)gebruik van betontegels op sportveldjes is een duurzaam alternatief voor kunstgras. Betontegels kunnen ook worden gebruikt als bijvoorbeeld stapstenen in het gras.

LET OP! - 'Groene speelplekken' betekent niet dat er geen sprake meer is van veiligheidseisen zoals die op andere speelplekken gebruikelijk zijn. Zeker bij gebruik met speeltoestellen geldt gewoon het Warenwetbesluit Attracties en speeltoestellen (WAS). Wel biedt een groene inrichting veel mogelijkheden om hierbinnen de acceptabele risico's op te zoeken en avontuurlijke speelvormen aan te bieden.

Blije beestjes

Diervriendelijke beplanting: komen redelijk overeen met de voor mensen eetbare beplanting, zoals kers, kornoelje en verschillende bessensoorten (uiteraard geen giftige soort toepassen als speelgroen).





- Door bijvoorbeeld pimpel- en koolmezen of boomklevers aan te trekken wordt tevens een natuurlijke vijand uitgenodigd voor plagen als de eikprocessierups.
- Groenblijvende beplanting als hulst (geen stekels), laurier en naaldbomen bieden beschutting voor dieren in de herfst/winter.
- Naaldbomen kunnen beter niet midden op, maar beter aan de randen van grotere speelplekken of parken worden geplant.
- Hoge grassen zijn ideaal als schuilplek voor veel kleine dieren, insecten en vlinders.

LET OP! - Fijne plekken voor beestjes betekent vaak ook een hoger risico op teken; een bekend bezwaar tegen groene speelplekken. De kans op een tekenbeet is ook veel groter op een groene speelplek dan op een pleintje. Hier is in de inrichting weinig aan te doen. Het RIVM adviseert om bij het buitenspelen in de bosjes je broek in je sokken te doen, shirts met lange mouwen te dragen en vooral na het buitenspelen je lichaam te (laten) controleren op eventuele teken[4].

Diervriendelijk inrichting en beheer: zorgt voor een extra stimulans voor de biodiversiteit door bijvoorbeeld snoeiafval te laten liggen of takenrillen te plaatsen.

- Laat naast snoei- ook bladafval liggen of schuif het onder struiken en bomen. Dit is waardevol voor de (bodem)biodiversiteit. Het zorgt voor voedsel en beschutting voor verschillende dieren en insecten én beschermt de bodem tegen erosie.
- Bladafval kan toestellen en ondergronden glad (en vies) maken. Hierdoor wordt de bespeelbaarheid minder en ook houten toestellen gaan minder lang mee.
- Nestkastjes, vleermuizenkasten, insectenhotels nodigen dieren uit om te nestelen op de speelplek. Dit draagt niet alleen bij aan een betere biodiversiteit maar kan ook worden gebruikt voor natuureducatie.
- Met groene verbindingen tussen speel- en sportplekken en de randen van de wijk of stad kunnen fijne routes worden aangelegd voor recreatie en sport maar worden tegelijkertijd ook (kleinschalige) ecoroutes gecreëerd.

Bloemrijke mengsels inzaaien: op grasvelden bij speelplekken ziet er fleurig uit en zijn tegelijkertijd belangrijk voedsel voor hommels, bijen en andere insecten.

- Het zaaien van bloemen en het onderhouden hiervan kan vaak prima door bewoners gebeuren. Wel is het belangrijk dat dit wordt afgestemd met het gemeentelijk maaibeleid.

LET OP! - Groene speelplekken lijken vaak minder onderhouden. Dit is meestal bewust en maken de speelplek ook interessanter. Belangrijk is wel dat hiervoor de juiste plekken worden gekozen.

Groene speelplekken bijlage Utrechtse Speelnorm

Meer groen in de stad zorgt voor een beter leefklimaat voor mens en dier. Speelplekken zijn bij uitstek geschikt voor vergroening en vervullen een belangrijke rol bij de klimaatadaptatie van de openbare ruimte. Anders dan tuinen of daken heeft de gemeente hier zelf de regie over de inrichting. Bij het vergroenen van speelplekken gaan de thema's spelen, klimaat, biodiversiteit en gezondheid hand in hand.

De bijlage Groene Speelplekken is opgesteld ter aanvulling van de nieuwe Utrechtse Speelnorm 2020. Vanuit de norm wordt gestreefd naar (een zekere mate van) vergroening op elke openbare speel- en sportplek in Utrecht. In dit document worden concrete argumenten, handvatten en toepassingsmogelijkheden gegeven voor het vergroenen van de openbare speelruimte.

Een groene speelplek kent meerdere verschijningsvormen. Dit gaat van een grasveld met speeltoestellen (minimale variant) tot een natuurlijk speelterrein (ultieme variant) waarin gebruikers in en met de natuur kunnen spelen. Dit betekent natuurlijke speelmaterialen, ondergronden en de mogelijkheid om zelf vorm te geven aan de speelruimte en zo de fantasie en exploratiedrang te prikkelen. Toestellen zijn hierbij niet uitgesloten, maar zeker niet noodzakelijk om toe te voegen.

Groen voor SPEL EN VERBLIJF

Zichtbaar groen versterkt de aantrekkingskracht van de buitenruimte bij zowel volwassenen als kinderen. Een groene omgeving daagt kinderen uit om een eigen spel te bedenken en op avontuur te gaan.

Voordelen:

- Groene ruimtes zijn prettige verblijfsplekken tijdens warme dagen
- Goede groene speelruimte is uitdagend en stimuleert exploratief en creatief spel omdat kinderen er zelf vorm aan kunnen geven

Groen voor GEZONDHEID

Een groene omgeving heeft een positief effect op het welzijn van inwoners. Ze voelen zich gelukkiger in een groene omgeving en gaan meer naar buiten om te bewegen. Spelen in het groen draagt bij aan de ontwikkeling en gezondheid van kinderen. Daarbij biedt groen bescherming tegen de zon en kan geluidshinder dempen.

Voordelen:

- Bevorderen motorische en cognitieve ontwikkeling
- Vermindering blootstelling UV-straling
- Stimuleren gebruik openbare ruimte voor sport en beweging

Groen voor BIODIVERSITEIT

Meer groen op speelplekken zorgt voor nestplaatsen en schuilplaatsen voor insecten, vogels en andere dieren om zo in de stad te leven en overleven. Meer biodiversiteit bevordert het ecologisch evenwicht en draagt bij aan natuureducatie (beestjes zoeken, bloemen plukken, wisseling van seizoenen etc.).

Voordelen:

- Ruimte voor flora en fauna
- Natuurlijke plaagbestrijding, bijv. processierups en muggen door vogels en gaasvliegen
- Natuureducatie en ander type spel

Groen voor KLIMAAT

Groene speel- en sportplekken kunnen een rol spelen in het hitte- en watermanagement van de stad. Vergroening van speelplekken in woonwijken helpt om (lokaal) hitte tegen te gaan en water sneller af te voeren, of juist tijdelijk vast te houden. Utrecht wordt op deze manier beter bestand tegen weersextremen.

Voordelen:
- Minder wateroverlast, betere afwatering
- Meer groene speelplekken zorgen voor een verkoelend effect op de directe omgeving

Vergroening en speelcultuur

Vergroening van speelplekken is nuttig en nodig, maar is niet overal haalbaar of gewenst (en daardoor daar ook beperkt functioneel). Daarom is het belangrijk om aan te geven dat groene speelplekken in meerdere verschijningsvormen kunnen worden toegepast. Van eenvoudige speelaanleidingen in een grasveld met bomen tot een plek met zand, water, verschillende soorten beplanting en niveauverschillen als ultieme ravotplek.

Goede groene speelplekken vragen om een andere, intensievere, vorm van onderhoud. Vergroening mag niet ten koste van de speelwaarde op een plek gaan. Dit wordt snel vertaald naar een verschraling van de openbare speelruimte. Ouders zitten er niet altijd op te wachten dat hun kinderen vies thuiskomen, of zijn bang voor de risico's van natuurlijk spelen zoals tekenbeten. Hierdoor wordt dit speelgedrag ook niet gestimuleerd. Kinderen vinden het daarom ook niet altijd even leuk om buiten te ravotten. Draagvlak en betrokkenheid vanuit de buurt is niet vanzelfsprekend. Per buurt moet daarom gekeken worden naar de meest geschikte vorm om te ˜vergroenen". Het heeft immers minder zin als kinderen er geen gebruik van (mogen) maken. Het maken van een goed ontwerp en goede afstemming met de buurt en buurtprofessionals is essentieel voor het laten slagen van een groene speelplek.

Groene speelplekken - Checklist

Speelgroen en speelaanleidingen

Kinderproof beplanting: niet giftig, geen stekels, robuust en snelgroeiend. Voorbeelden: laurier, haagbeuk, wilgen, kornoelje, hazelaar of hoge grassen (olifantengras en niet woekerende bamboe).
- Plant bij voorkeur in groepen om goede speelbosjes te creëren.
- Laat snoeiafval (deels) liggen zodat kinderen hier mee kunnen spelen en bouwen.

LET OP! - de locatiekeuze voor speelgroen is ontzettend belangrijk. Losse takken zijn leuk voor hutten, maar niet handig bij autostraten of plekken waar auto's langs de speelplek geparkeerd staan.

Natuurlijke speelaanleidingen:
kunnen worden aangelegd om de diversiteit van het speelaanbod te vergroten. Bijvoorbeeld: heuvels/ glooiingen, stapstammen, zwerfkeien, palenbos, wilgenhutten- of tunnels. Rioolbuizen en autobanden vallen niet helemaal onder de categorie ˜natuurlijk", maar worden wel vaak in combinatie met natuurlijk spelen toegepast.
- Speelaanleidingen geplaatst op officiële speelplekken moeten voldoen aan de veiligheidseisen van het WAS.
- Voor natuurlijke speelaanleidingen die extra en/of specifiek beheer vragen is bewonersparticipatie belangrijk. Bijvoorbeeld bij wilgenhutten en stapstammen van lokaal kaphout.

Eetbare beplanting:
zoals appels, peren, kersen, noten, bessen, etc.

- Bramen en frambozen zijn prikkelaars en woekeraars (en geven vlekken) en moeten enigszins in toom worden gehouden om een plek bespeelbaar te houden. Regelmatig onderhoud (door bewoners) is hierbij noodzakelijk.
- Gevallen appels en peren moeten tijdig worden geraapt om overlast door wespen te voorkomen. Plant geen tamme kastanjes op speelplekken of tenminste
  een eind bij de toestellen vandaan. Ondanks de onschuldige naam en eetbare binnenkant hebben deze noten een stekelige buitenkant.

Speelbomen:
zoals vleugelnoten, wilgen en beuken zijn voorbeelden van goede snelgroeiende klimbomen die weinig bevattelijk zijn voor ziektes. Ook (andere) notenbomen kunnen extra speelwaarde toevoegen door de noten in de herfst.

- Kroon speelbomen niet op.
- Plaats bomen niet te dicht bij toestellen en paden (wortelgroei)
- Plant alleen op plekken waar de bomen volop mogen groeien.

LET OP! - zoals de benoemde punten aangeven is het belangrijk dat bewoners onderdeel zijn van het beheer van een groene speelplek. Zonder draagvlak heeft (onderhoudsintensief) groen vrijwel geen kans van slagen.

Schaduw en groenbuffer

Op grote speelplekken: kunnen bomen met een grote kroonomvang worden geplant. Positioneer bomen (of de speelplek) zo dat zomers de toestellen op het heetst van de dag in de schaduw liggen.

Op kleine speelplekken/ruimtes:
kunnen dak- en leibomen worden gebruikt voor het creëren van schaduw. Het voordeel is dat deze bomen minder ruimte innemen en minder hoog worden (mits regelmatig gesnoeid). Alternatieven zijn een prieel of pergola met begroeiing of een schaduwdoek (vaak bij scholen).

- Wanneer ondergrondse leidingen en kabels het planten van bomen in de vollegrond onmogelijk maken, kunnen bomen in bakken een alternatief zijn, deze hebben wel regelmatig een extra watergift nodig.
- Zorg dat (kunststof en houten) toestellen en ondergronden niet de hele dag in de schaduw liggen om groene aanslag te voorkomen.

Een goed ingerichte groenbuffer op speelplekken langs drukke wegen verbetert de beleving (optisch) en kan een positief effect hebben op de luchtkwaliteit. Ook kan groen geluidshinder dempenop een speelplek.

- Het is belangrijk om met de groenbuffer een wal te creëren. Een rij opgekroonde bomen heeft bijvoorbeeld weinig effect.
- Kinderen moeten niet vanuit het groen direct op de drukke weg kunnen komen. Het is daarom belangrijk om in dat geval ook een hekwerk of andere begrenzing toe te passen.

Water en ondergronden

Wadi's en slootjes: kunnen water bergen of juist zorg dragen voor een goede afwatering naar sloten of de bodem. Gecombineerd met speelaanleidingen zoals stapstenen of touwen bieden ze extra avontuurlijke speelwaarde. Met name op drassige plekken zijn wadi's ideale oplossingen die tevens speelwaarde bieden.

- Zorg ervoor dat de staanders van toestellen tegen water kunnen. Plaats geen houten toestellen of speelaanleidingen in de wadi, of tenminste op RVS-voetjes.
- Gebruik zwerfkeien of betonnen poefs als parcours door het water, geen stapstammen van hout.

LET OP! - Wadi's kennen naast veel speelwaarde ook enkele risico's. Zorg daarom dat deze niet te diep zijn of snel het water afvoeren in de bodem (infiltratie). Water in wadi's mag niet (te lang) stilstaan om gezondheidsrisico's te beperken (algengroei).

Natuurlijke ondergronden:
zoals gras, zand, hout- en schorssnippers op speel- en sportplekken zorgen voor meer verkoeling en een betere afwatering dan kunstmatige ondergronden. Daarnaast hebben natuurlijke ondergronden een (veel) lagere CO2-impact.

- Natuurlijke ondergronden zijn goedkoper in aanschaf dan kunstmatige ondergronden. Losse ondergronden moeten sneller vervangen/verschoond worden en zijn duurder in onderhoud.
- Bewoners kunnen eerder overlast ondervinden van hondenpoep op grasvelden en kattenpoep in losse ondergronden.

LET OP! - Bij vochtige bodems worden losse ondergronden als snippers afgeraden omdat het snel verteert en daarmee zijn functie verliest.

Wanneer wel een kunstondergrond of verharding:
als een plek intensief wordt bespeeld waardoor een grasondergrond te snel uitslijt en niet voldoende tijd heeft voor herstel (trapveldjes bijvoorbeeld), of als toegankelijkheid voor rolstoelgebonden bewoners nodig is, kan toch (deels) een kunstmatige ondergrond of verharding (sportvelden, buurtplekken, schoolpleinen) nodig zijn.

- Halfverharding zoals grasbetontegels zijn een goed compromis tussen waterdoorlaatbaarheid en toegankelijkheid. Op sportplekken kan gewerkt worden met een waterbassin. Bij (extreme) regenval kan deze gebruikt worden als kunstmatige waterberging.
- Let op de nieuwe milieucriteria van de Rijksoverheid voor de aanschaf van nieuwe toestellen en ondergronden. Ook het vrijkomen van PAK's is aan richtlijnen gebonden (REACH richtlijn).
- Soms is het niet nodig om onder het gehele toestel een kunstondergrond te plaatsen, maar enkel de plekken waar de ondergrond het hardst slijt.
- Kies lichtere kleuren als ondergrond, die worden minder warm.
- Het (her)gebruik van betontegels op sportveldjes is een duurzaam alternatief voor kunstgras. Betontegels kunnen ook worden gebruikt als bijvoorbeeld stapstenen in het gras.

LET OP! - ˜Groene speelplekken" betekent niet dat er geen sprake meer is van veiligheidseisen zoals die op andere speelplekken gebruikelijk zijn. Zeker bij gebruik met speeltoestellen geldt gewoon het Warenwetbesluit Attracties en speeltoestellen (WAS).
Wel biedt een groene inrichting veel mogelijkheden om hierbinnen de acceptabele risico's op te zoeken en avontuurlijke speelvormen aan te bieden.

Blije beestjes

Diervriendelijke beplanting: komen redelijk overeen met de voor mensen eetbare beplanting, zoals kers, kornoelje en verschillende bessensoorten (uiteraard geen giftige soort toepassen als speelgroen).

- Door bijvoorbeeld pimpel- en koolmezen of boomklevers aan te trekken wordt tevens een natuurlijke vijand uitgenodigd voor plagen als de eikprocessierups.
- Groenblijvende beplanting als hulst (geen stekels), laurier en naaldbomen bieden beschutting voor dieren in de herfst/winter.
- Naaldbomen kunnen beter niet midden op, maar beter aan de randen van grotere speelplekken of parken worden geplant.
- Hoge grassen zijn ideaal als schuilplek voor veel kleine dieren, insecten en vlinders.

LET OP! - Fijne plekken voor beestjes betekent vaak ook een hoger risico op teken; een bekend bezwaar tegen groene speelplekken.
De kans op een tekenbeet is ook veel groter op een groene speelplek dan op een pleintje. Hier is in de inrichting weinig aan te doen.
Het RIVM adviseert om bij het buitenspelen in de bosjes je broek in je sokken te doen, shirts met lange mouwen te dragen en vooral na hetbuitenspelen je lichaam te (laten) controleren op eventuele teken.

Diervriendelijk inrichting en beheer: zorgt voor een extra stimulans voor de biodiversiteit door bijvoorbeeld snoeiafval te laten liggen of takenrillen te plaatsen.

- Laat naast snoei- ook bladafval liggen of schuif het onder struiken en bomen. Dit is waardevol voor de (bodem)biodiversiteit. Het zorgt voor voedsel en beschutting voor verschillende dieren en insecten en beschermt de bodem tegen erosie.
- Bladafval kan toestellen en ondergronden glad (en vies) maken Hierdoor wordt de bespeelbaarheid minder en ook houten toestellen gaan minder lang mee.
- Nestkastjes, vleermuizenkasten, insectenhotels nodigen dieren uit om te nestelen op de speelplek. Dit draagt niet alleen bij aan een betere biodiversiteit maar kan ook worden gebruikt voor natuureducatie.
- Met groene verbindingen tussen speel- en sportplekken en de randen van de wijk of stad kunnen fijne routes worden aangelegd voor recreatie en sport maar worden tegelijkertijd ook (kleinschalige) ecoroutes gecreëerd.

Bloemrijke mengsels inzaaien: op grasvelden bij speelplekken ziet er fleurig uit en zijn tegelijkertijd belangrijk voedsel voor hommels, bijen en andere insecten.

- Het zaaien van bloemen en het onderhouden hiervan kan vaak prima door bewoners gebeuren. Wel is het belangrijk dat dit wordt afgestemd met het gemeentelijk maaibeleid.

LET OP! - Groene speelplekken lijken vaak minder onderhouden. Dit is meestal bewust en maken de speelplek ook interessanter. Belangrijk is wel dat hiervoor de juiste plekken worden gekozen.

Meer weten?

- W. Leufgen, M. van Lier; Vrij Spel voor Natuur en Kinderen. Uitgeverij Jan van Arkel, Utrecht, 2007, p.152.
- Groen in de stad; WUR; https://www.wur.nl/nl/Dossiers/dossier/Groen-in-de-stad.htm
- R. Louv; Het laatste kind in het bos “ Hoe we onze kinderen weer in contact brengen met de natuur”. Uitgeverij Jan van Arkel, Utrecht, 2007.
- www.rivm.nl/tekenbeten-en-lyme/teek

Bijlage 8 Uitvoeringsstrategie visie speelruimte

Uitvoering Visie Speelruimte

Visie Speelruimte in de organisatie

In de uitvoering van de visie Speelruimte speelt het opgaveteam Spelen, Sporten en Bewegen een belangrijke rol. In dit opgaveteam zijn de onderdelen Ruimtelijke ontwikkeling, Maatschappelijke ontwikkeling en Volksgezondheid vertegenwoordigd. Het opgaveteam coördineert de uitvoering van de speelruimtescans en adviseert bij gebiedsontwikkelingen en verandermomenten. Er wordt ook nauw samengewerkt met wijkbureaus en met Stadsbedrijven.

Uitvoering speelruimtescans

De visie Speelruimte vormt het kader om in de komende jaren verder aan de slag te gaan met spelen en speelruimte in Utrecht. In de visie wordt de ambitie uit de Utrechtse koersdocumenten om voldoende ruimte voor spelen, sporten en bewegen voor de jongste doelgroepen te organiseren nader uitgewerkt. Dit is gedaan door aan te geven welke ruimte minimaal nodig is, ook in een verdichtende stad. Daarnaast zijn er leidende principes voor spelen in de openbare ruimte geïntroduceerd. Deze zijn vertaald in een ruimtelijke speelruimtenorm. Zo ligt er een goede basis om de komende jaren te werken aan een kwantitatief en kwalitatief goed speelvoorzieningenniveau in de Utrechtse speelbuurten.

De vervolgstap is nu om de visie toe te passen in de Utrechtse praktijk. Daarbij wordt, zoals in de visie uiteengezet, gebruik gemaakt van speelruimte-scans. De komende jaren willen we jaarlijks twee wijken scannen. Zo wordt het beeld van de speelruimte in een wijk eens in de vijf jaar geactualiseerd. Met behulp van het in de Voorjaarsnota 2021 opgenomen budget kunnen we hier in 2021 en 2022 al voor de eerste wijken mee aan de slag.

Binnen de huidige financiële kaders zijn daadwerkelijke interventies vooral mogelijk bij zogenaamde natuurlijke verandermomenten (zie hoofdstuk 8.2). Ook bij deze veranderingen kan een speelruimtescan worden ingezet. Aan de hand van de scan kan worden bepaald hoe het dan beschikbare budget voor vernieuwing of ontwikkeling het best kan worden ingezet.

Op de langere termijn hebben we de ambitie om de speelruimtenorm verder toe te passen op de gehele stad, zodat kan worden bepaald of en zo ja welke interventies er nodig zijn om de speelruimte in de buurten in overeenstemming te brengen met de norm. Op die manier wordt het ook mogelijk om regie te voeren op de speelruimte-situatie in de gehele gemeente.

De huidige financiële situatie biedt ruimte om daar een begin mee te maken. In 2021 en 2022 kunnen we per jaar al twee wijken scannen. De resultaten uit deze scans gebruiken we om te leren van de werking van de methodiek en om de financiële onderbouwing voor de vervolg-ambitie aan te scherpen. De benodigde middelen om eventuele interventies die voortkomen uit de speelruimtescan te financieren, maken vervolgens onderdeel uit van een integrale afweging.

Participatie tijdens de verschillende fasen van onderzoek en uitvoering

Bewoners worden in verschillende fasen van de uitvoering van de speelruimtevisie op verschillende manieren betrokken. Bij het op-stellen van de visie is geparticipeerd in twee wijken, waarbij bewoners-vertegenwoordigers hebben meegedacht.

Bij de uitwerking van de wijkspeelruimtescans worden ook keten-partners (o.a. DOCK, JOU, Sport Utrecht) en bewoners-vertegenwoordigers betrokken om hun wijkkennis mee te geven.

Zij kunnen inzicht geven in de vraag en het (gebruik van) het actuele speelaanbod in de wijk. Op het moment dat een speelplek aan herziening toe is, of bij het inrichten van een nieuwe speelplek, worden direct omwonenden betrokken bij het inrichtingsvoorstel. We nodigen daarbij de gebruikers van de plek uit, de kinderen, ouders en andere buurtgenoten, waarmee we in gesprek willen komen.

Verandermomenten

Natuurlijke verandermomenten

Op korte termijn zetten we de speelruimtescan in wanneer zich verandermomenten voordoen om af te wegen of een aanpassing nodig is en hoe urgent de aanpassing is in relatie tot de beschikbare speelruimte in een buurt. Onder verandermomenten verstaan we:

- Grootschalige gebiedsontwikkelingen: Bij nieuwbouw kan in de planvorming volgens de nieuwe norm speelruimte worden ingepast. Hierbij kan synergie gezocht worden met andere thema's, zoals sport en groen;
- Herontwikkeling, verdichting en wijkrenovaties. Met behulp van de scan kan een inzet worden geformuleerd.
- Bewonersinitiatief. Bewoners kunnen door het initiatievenfonds aan te wenden een aanvulling vragen op de bestaande speel-voorzieningen in de buurt. Ook kunnen zij hiervoor fondsen aanschrijven; De scan kan worden gebruikt om te toetsen of een bewonersinitiatief past binnen de kaders van het speelruimte-beleid.
- Klachten. Bij onveilige situaties zal een technische keuring plaats-vinden. Bij overlast zal samen met de omgeving gezocht worden naar mogelijke aanpassingen;
- Ontwikkelend beheer. Na technische keuring kunnen toestellen afgeschreven worden en is vernieuwing noodzakelijk. Dit is het moment om de speelplek opnieuw te beoordelen, waarbij de omgeving betrokken wordt zodat de vernieuwing aansluit op de dan aanwezige speelbehoefte

Een minimum aan bespeelbare ruimte als inspannings-verplichting of uitgangspunt

De ambitie is dat er binnen 200 meter van elke woning bespeelbare openbare ruimte is, waarbij de gemeente zich inspant om minimaal 3% van de omvang van een speelbuurt te reserveren als bespeelbare openbare ruimte in een buurt. Met de uit te voeren speelruimtescans wordt onderzocht in welke mate elke buurt kan voldoen aan deze ambitie.
Mocht blijken dat een buurt niet voldoet, dan omschrijft paragraaf 5.2 van de speelvisie welk handelingsperspectief er is om dit op te lossen. Van ontwikkelaars vragen we ook om aan deze inspanning in bestaande buurten bij te dragen. Bij de bouw van nieuwe buurten, of blokken met nieuwe huizen in een bestaande buurt zal getoetst worden of er op basis van deze toevoeging nog steeds voldoende openbare speelruimte is. Als dit niet zo is, of als een bestaande speelplek verplaatst moet worden door de herontwikkeling, dan wordt binnen het project gekeken hoe dit kan worden opgelost. Als hier niet aan kan worden voldaan dan wordt dit gemotiveerd en inzichtelijk gemaakt voor de raad.

Voor grootschalige gebiedsontwikkelingen geldt de 3% als uitgangs-punt. Er worden in de speelvisie kaders gegeven voor het reserveren van speelruimte en voor het inrichten van speelplekken. Ook wanneer bij nieuwe gebiedsontwikkelingen de norm niet gehaald kan worden moet dit gemotiveerd worden. De raad krijgt dan inzicht in de keuzes die zijn gemaakt bij het afwegen van verschillende ambities binnen de gebiedsontwikkeling.

Budget voor advisering

Het toepassen van en adviseren over de nieuwe speelvisie en de bijbehorende speelruimtenorm in herontwikkelingsprojecten, gebiedsontwikkelingen, groot onderhoud, vervangingsinvesteringen of een bewonersinitiatief voor het creëren of aanpassen van speelplekken wordt gezamenlijk bekostigd vanuit de programma's Ruimtelijke Ontwikkeling, Openbare Ruimte en Groen, Maatschappelijke Ontwikkeling en Volksgezondheid. Met de beschikbare dekkingsbronnen is het mogelijk de bestaande speelruimte in stand te houden en zeer beperkt spelen in het groen te verbeteren of toestellen toe te voegen aan bestaande speelplekken. De nieuwe speelnorm kan daarbij worden gebruikt om te beoordelen of een kwalitatieve of kwantitatieve verbetering nodig is.

Voor de langere termijn hebben we de ambitie om daadwerkelijk regie te voeren op de speelruimte in de stad en interventies te kunnen doen wanneer buurten niet voldoen aan de norm uit de speelruimtevisie. Met de huidige beschikbare budgetten kunnen we de bestaande speelruimte in stand te houden en zeer beperkt speeltoestellen toevoegen of andere verbeteringen (zoals vergroening) doorvoeren aan bestaande speelplekken. Bij nieuwbouw of herontwikkeling van bestaande buurten zijn er, afhankelijk van de ontwikkeling, soms wel financiële middelen beschikbaar, om speelplekken toe te voegen of bestaande plekken te vernieuwen.

Budget voor beheer, onderhoud en vervanging

In de nota beheer openbare ruimte (januari 2021) is beschreven dat er bij de bestaande speel- (en sport) toestellen, met de bijbehorende (val) ondergronden, in de openbare ruimte geen sprake is van technisch achterstallig onderhoud. (De speeltoestellen en ondergronden worden jaarlijks vier keer gecontroleerd en voldoen aan de Warenwet Attractie en Speeltoestellen (WAS). Ze zijn veilig, heel en schoon).

Het beheer, het onderhoud en de vervanging van de bestaande speel- en sporttoestellen, en de (val)ondergronden wordt gefinancierd en uitgevoerd door Stadsbedrijven. Jaarlijks ontvangt Stadsbedrijven voor de speel- en sporttoestellen en de (val)ondergronden een bedrag aan beheergeld bij de begroting (stelpost areaalmutaties) om deze te kunnen onderhouden.

Bij het toevoegen van speel- of sporttoestellen en de bijbehorende ondergronden zal Stadsbedrijven adviseren op veiligheidsaspecten vanuit het Warenwetbesluit Attractie- en speeltoestellen (WAS).
Bij de oplevering van een nieuwe speelplek wordt deze in beheer overgedragen aan Stadsbedrijven. Zij nemen de toestellen en ondergronden in het opvolgende jaar mee in de areaalmutatie. (Dit staat toegelicht in de nota Beheer openbare ruimte (2021). Dit geldt ook voor de gerealiseerde verhardingen, straatmeubilair en groen op en rond de speelplek. De budgetten voor dagelijks beheer en vervanging van speelstellen wordt jaarlijks vastgesteld en kan variëren. Zo is er in 2021 voor het dagelijks onderhoud 420.000 euro beschikbaar.
Voor vervanging van speeltoestellen is 690.000 euro beschikbaar.

Initiatievenfonds

Bewoners die het initiatief nemen om speelruimte aan te passen of nieuwe speelruimte toe te voegen kunnen daarvoor terecht bij het Initiatievenfonds. Op basis van de wijkscan en de verbeterkaart kan beoordeeld worden of het initiatief kansrijk is. Per initiatief is vanaf 2021 vanuit het Initiatievenfonds maximaal € 20.000,- beschikbaar. Dit is voor een nieuwe speelplek onvoldoende. Voor een aanvulling of wijziging op een bestaande speelplek kan het mogelijk net voldoende zijn. Vanuit dit budget moet behalve het toestel en de valondergrond ook de projectleiding, eventuele grondvoorbereiding en de kosten voor participatie bekostigd worden.

Over de jaren 2017-2019 is gemiddeld 500.000 euro per jaar geïnvesteerd in speelruimte vanuit het initiatievenfonds. Binnen dit bedrag zaten initiatieven variërend van 10.000 – 50.000 euro. Hoeveel per jaar in speelruimte wordt geïnvesteerd vanaf 2021 zal de komende jaren blijken. (De bestedingsregels van het initiatievenfonds zijn per 1 januari 2021 verlaagd van 50.000 euro naar 20.000 euro per initiatief). Dit is afhankelijk van het aantal initiatieven dat wordt ingediend door bewoners. Voor initiatieven geldt dat er draagvlak moet zijn bij medebewoners en de praktijk leert dat met een budget van 20.000 euro slechts beperkt aanpassingen gedaan kunnen worden.

Budget bij herontwikkeling van buurten en nieuwbouw

Bij de bouw van nieuwe buurten, of blokken met nieuwe huizen in een bestaande buurt zal getoetst moeten worden of er op basis van deze toevoeging nog steeds voldoende openbare speelruimte is. Als dit niet zo is, of als een bestaande speelplek verplaatst moet worden door de herontwikkeling, dan moet binnen het project gekeken worden hoe dit kan worden opgelost.

Alternatieve financieringsbronnen

Het verbeteren van speelruimte wordt soms ook vanuit het Meerjaren Groenprogramma (MGP) medegefinancierd. De bespeelbare ruimte wordt bijvoorbeeld vergroot in combinatie met het opknappen van groen. Voorbeeld hiervan is het Niftarlakeplantsoen waar, door het samenvoegen van middelen uit het Meerjaren Groenprogramma en Initiatievenfonds, tegemoet is gekomen aan de wensen van bewoners voor natuurlijk spelen.

Binnen de verordening onderwijshuisvesting is ruimte gemaakt voor het vergroenen van schoolpleinen. Er wordt een stimuleringsregeling ingezet voor schoolbesturen om schoolpleinen te vergroenen en afspraken te maken over het openbaar toegankelijk maken van de schoolpleinen.

En op heel beperkte schaal is er de mogelijkheid om vanuit het programma Bereikbaarheid een weg veiliger te maken voor in de buurt spelende kinderen.

Bezoekadres:
Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht

Postadres:
Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Telefoon:
030 - 286 00 00

Gemeente Utrecht

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	4902
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	25 september 2025
Agendapunt	3.11
Titel	Raadsbrief Versnellingsaanpak Groene Schaalsprong
ID	5130
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Maatoug
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	25 september 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	Vera Dalm	**Datum**	11 september 2025
E-mail	vera.dalm@utrecht.nl	**Kenmerk**	30247576
Type brief	Voortgangsbrief	**Onderwerp**	Versnellingsaanpak Groene Schaalsprong
Bijlage(n)	2 (onderaan bijgevoegd)	**Beleidsveld**	Groen en Openbare Ruimte

Geachte leden van de raad,

Utrecht werkt aan een groene en klimaatbestendige stad waarin het prettig wonen, werken en leven is. Vraag Utrechters wat belangrijk is -zie de Utrecht Monitor- en klimaat en groen is bij een grote groep een van de eerste dingen die ze noemen.
Vergroening is dus essentieel voor Utrecht: voor het versterken van biodiversiteit, het tegengaan van hitte-, droogtestress en wateroverlast, en voor het bevorderen van gezondheid en leefkwaliteit. Tegelijk draagt het bij aan een aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving. Utrecht kiest voor groei in balans, zoals is vastgelegd in het Coalitieakkoord. Onderdeel daarvan is een Groene Schaalsprong. In deze raadsbrief informeren wij u hoe wij hier uitvoering aan geven**.**

Achtergrond en inleiding

De strategie voor de Groene Schaalsprong is in de raadsbrief uit 2022 toegelicht. In de raadsbrieven strategie voor groen (2023) en voortgang Groene Schaalsprong en bomen informeerden we u over de voortgang. De Rekenkamer schetste in haar rapport ‘Vergroening, van droom naar daad’ het volgende:

> ‘Wij constateren dat het de gemeente Utrecht in de periode 2017 – 2023 niet is gelukt om het openbaar groen mee te laten groeien met de ontwikkeling van de stad. Projectleiders, (groen)adviseurs, uitvoerders en gedelegeerd opdrachtgevers weten onvoldoende wat hun taak is om de gestelde doelen te realiseren. Ook blijkt de onderbouwing van de kaders voor de uitvoering – in de organisatie, het benodigde geld en de inzet van mensen – niet altijd op orde. Ruimte en Stadsbedrijven en de verschillende afdelingen daarbinnen pakken knelpunten in de organisatie vanuit hun eigen referentiekaders aan.’

Onze reactie hierop las u in november 2024 in de raadsbrief plan van aanpak, waarin wij uitspraken de vergroening van Utrecht zoveel mogelijk te versnellen. Tijdens de raadsbehandeling zegden wij een uitvoeringsprogramma Groene Schaalsprong toe.
We kiezen nu voor een versnellingsaanpak, zodat het past bij de aanbevelingen van de Rekenkamer, die vooral gericht zijn op de processen in de gemeentelijke organisatie. De versnellingsaanpak richt zich op het verbeteren van de randvoorwaarden en processen, wat zorgt voor meer groene projecten en een versnelling van de uitvoering. Welke projecten dat zijn kunt u volgen in het MeerjarenProgramma Ruimte Gemeente Utrecht en specifiek het onderdeel Meerjaren Groen Programma. In bijlage 1 van deze brief beschrijven we de relatie tussen de besluiten van de raad naar aanleiding van het Rekenkameronderzoek en de versnellingsaanpak. Daaronder (bijlage 2) staan alle huidige beleidskaders kort benoemd.

Kansen en uitdagingen bij vergroening

De urgentie voor vergroening is hoog: Utrecht groeit, het wordt warmer, droger én natter, en de verschillen in leefkwaliteit tussen wijken worden zichtbaarder. De afgelopen jaren zijn goede stappen gemaakt in de uitvoering op de verschillende schaalniveaus; van groen in buurten tot recreatie om de stad. Zo is het uitvoeringsprogramma oeverpark Rondje Stadseiland vastgesteld en nam de raad de startnotitie Natuurgebied Zuilen aan. De Laan van Puntenburg vergroenden we als eerste onderdeel van de Tuinen van Moreelse. In Overvecht ontstond een groen lint en in de hele stad is veel aandacht voor buurtgerichte vergroening, met name de kwaliteit van groene plekken. Bij de buurtpuzzel in Rivierenwijk vergroenen we door het opheffen van parkeerplaatsen. Het principe ‘Groen, tenzij’ passen we in steeds meer projecten toe, zoals bij de herinrichting van de Vasco da Gamalaan, Welgelegen en Orinocodreef. Deze resultaten laten zien dat vergroening kán in Utrecht, al is het tempo nog te laag. Vier factoren spelen daarin een rol: ruimte, processen, financiering en kosten.

Ruimte
De beschikbare ruimte voor extra groen is beperkt. We hebben bovengronds ruimte nodig voor onder andere rijbanen, trafohuisjes, afvalvoorzieningen en parkeerstroken en ondergronds voor kabels en leidingen. Weerstand tegen het opheffen van parkeerplaatsen leidt tot minder ruimte voor groen. Het is bijna een onmogelijke opgave om de ruimteclaims in de afwegingen altijd dezelfde prioriteit te geven. Bij het vastgestelde ‘groen, tenzij’ blijkt het invullen van de ‘tenzij’ beperkend op de groenrealisaties te werken, zie hiervoor ook de antwoorden op de eerder gestelde schriftelijke vragen (2024/200 -Verhard Tenzij 2.0).

Processen
Woningbouw en infrastructuur zijn vaak initiatiefnemers voor ontwikkelingen en groen heeft daardoor soms onvoldoende positie aan het begin van een proces. Dit leidt tot ‘achteraf-repareren' en vertraging van de uitvoering. Het realiseren van kwalitatief goed groen in een verdichtende stad, vereist een vroegtijdige inbreng van de groenopgave en goed onderbouwde afwegingen.

Financiering
Vanuit het Coalitieakkoord 22-26 is jaarlijks (vanaf 2026) € 6,8 miljoen beschikbaar voor vergroening. Een verdubbeling ten opzichte van de vorige Collegeperiode, maar nog niet genoeg om het groen volledig te laten meegroeien. Zeker wordt ook geïnvesteerd vanuit andere opgaven; mobiliteitsprojecten, herontwikkelingen, groot onderhoud, etc. Maar andere bronnen zoals Rijk en particuliere ontwikkelaars zijn lastiger aan te boren. Groene investeringen zijn niet altijd verankerd in de bekostiging van ruimtelijke projecten. Voor volledige realisatie is structureel te weinig budget beschikbaar, zoals ook de Rekenkamer aangaf.

Kosten
De kosten voor vergroening zijn fors toegenomen, zeker in de bestaande stad. Het verleggen van kabels en leidingen voor boomgroeiplaatsen is duur. Eerder opgestelde projectramingen blijken bij de uitvoering te laag of te optimistisch, wat leidt tot minder groen. De uitkomst hiervan is dat we, zelfs met een gelijkblijvend budget, minder groen dan verwacht kunnen realiseren. Te vaak moeten we - door financiële krapte- vragen om budget voor extra vergroening met nee beantwoorden.

Kortom; de keuze voor ‘groei in balans’ mét de vele claims op de openbare ruimte maken complexe, vroegtijdige (financiële) afwegingen noodzakelijk.

Versnellingsaanpak en scope

Vergroening vraagt om een aanpak die breed door de organisatie wordt gedragen. Een intensief traject van verandering van processen en aanpassing van ingesleten werkwijzen; ook de Rekenkamer refereerde daaraan. Een aantal trajecten loopt nu, zoals de herziening van het Utrechts Planproces. De voorliggende versnellingsaanpak geldt voor de komende twee jaar onder het motto; ‘groot genoeg om ambitieus te zijn, maar klein genoeg om direct mee aan de slag te gaan’. We bouwen voort op de aanpak van de afgelopen jaren, met de visie van de RSU 2040 als richtsnoer.

We beschrijven de versnellingsaanpak voor de korte (tot zomer 2026) en middellange termijn (tot en met eind 2027). Dit vormt het vliegwiel voor een volgende fase, waarin de nadruk meer zal liggen op

de langere termijn. We nemen nu de voorbereidende stappen. Met name de mobiliteits- en energietransitie zijn op de lange termijn essentieel.

We investeren zowel op de kwantiteit aan groenareaal als op de kwaliteit daarvan. Want juist in de kwaliteit van het groen kunnen op kortere termijn grote slagen worden gemaakt. Denk aan het verhogen van de biodiversiteit, zoals in Natuurgebied Zuilen. Of aan het toegankelijk en beleefbaar maken van groen voor alle Utrechters, zoals het Groene Lint in Overvecht of het oeverpark Rondje Stadseiland. Daarbij komen verschillende beleidsdoelen samen: klimaatadaptatie, ruimte voor fiets en voetganger en recreatie. Het realiseren van extra vierkante meters vergt meer tijd en is afhankelijk van andere ontwikkelingen en ruimtelijke ingrepen, dat zijn langlopende processen. Waar we nu op voorsorteren en vanzelfsprekend geen kans op extra groen onbenut laten.

Versnellingsaanpak
We versnellen door:

A. Groen te realiseren in samenwerking met inwoners en partners in de stad en regio,
B. Een heldere financiële strategie, gericht op structurele financiering
C. Meer en beter groen te realiseren in gemeentelijke opgaven en dit te borgen in processen
D. Meer en betere groene projecten te realiseren (MGP)

A. Groen realiseren in samenwerking met inwoners en partners

Vergroening is een gezamenlijke beweging en vereist samenwerking met inwoners, scholen, woningcorporaties, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere partners. Het grote draagvlak voor groen en klimaatadaptatie (zie bijvoorbeeld Fysieke leefomgeving | Utrecht Monitor) en de vele groene activiteiten en initiatieven in de stad laten ook zien dat Utrechters meer en beter groen willen. In hun stad en óm hun stad. We hebben al vele succesvolle initiatieven, denk aan BuurtNatuur030, het Bomenbal, Waterproof030, het uitdelen van bomen met Meer Bomen Nu, Geveltuinenburendag, NK Tegelwippen en vele buurtgerichte programma's, vaak vanuit sociale initiatieven.

Korte termijn
Het is noodzakelijk om het groene netwerk van de stad goed in kaart te hebben en met elkaar goed af te spreken wie aanspreekpunt is voor welke partijen. Een proactieve houding ten opzichte van inwoners en partijen moet leiden tot het sneller faciliteren van goede ideeën. Voor inwoners zijn meerdere (subsidie)regelingen. We brengen in kaart of we voldoende aan hun behoeften tegemoetkomen, wat effectief is en waar hiaten zijn. Zo nodig doen wij een voorstel tot verbetering en herziening.
We voeren gerichte gesprekken met private partijen om mee te financieren aan projecten in de stad en zoeken structurele samenwerking met hen op. Dat lukt al, er is een overeenkomst met Trees for All en we bieden woningcorporaties, kerken en zorginstellingen aan om samen met ons bomen en zaailingen te planten op particulier en semi-openbaar terrein. Zo maken we het aantrekkelijk om bij te dragen aan meer groen. We ontwikkelen een participatieaanpak, waarin we het vergroenen van straten vastleggen, conform 'Samen Stad maken'. Bewonersbetrokkenheid zorgt immers voor draagvlak en waardevolle input voor toekomstig beleid. We nemen deel aan het leer- en onderzoeksprogramma 'Groen in en om de Stad' en werken samen met Rotterdam en Den Haag aan mogelijkheden om bedrijven mee te laten betalen aan de groenopgave.

Middellange termijn
Het effectief met elkaar verbinden van partijen en bedrijven in de stad aan projecten kan leiden tot gedeeld eigenaarschap, wederzijds vertrouwen en dus meer ruimte om zelf te vergroenen. Het vraagt van ons soms een andere rol en een andere manier van werken dan we gewend zijn in de omgang met de stad. Daarom gaan we in de vorm van pilots en kortere projecten hiermee experimenteren en de geleerde lessen weer implementeren. Hiertoe ontwikkelen we een voorstel voor de aanpak, inclusief de financiering die daarvoor nodig is.

B. Een heldere financiële strategie

Om de vergroening te versnellen moet een aantal financiële randvoorwaarden op orde zijn: goed inzicht in de benodigde investeringsbehoefte en structurele middelen voor het beheer van het groen

op langere termijn. Daarom moet vergroening een structureel onderdeel van de bredere stedelijke investeringsagenda blijven.

Het nu beschikbare geld (in 2026 6,8 miljoen per jaar) is te weinig om de opgave volledig te realiseren. Dus al groeit het groenbudget, het leidt nog niet voldoende tot meegroeien van groen. Daarom boren we naast de reeds toegekende eigen groenmiddelen (oa in MGP), meerdere bronnen aan die passen bij de groenopgave, denk aan:

- Medebekostiging vanuit andere opgaven zoals mobiliteit en energie
- Inzet van de rioolheffing voor klimaatadaptatie
- Middelen uit het Fonds Bovenwijkse Voorzieningen
- Directe financiering van projecten waarbij Rijk en/of Provincie betrokken zijn.
- Samenwerking met externe fondsen en subsidies vanuit Europa, Rijk en Provincie
- Samenwerken met partners in de stad, zoals bedrijven en projectontwikkelaars.
- Vergroening door bewoners, door bijvoorbeeld het initiatievenfonds.

Korte termijn
We verbeteren de nauwkeurigheid van de ramingen voor het hele traject van planvoorbereiding, uitvoering, aanleg én beheer en onderhoud van groen. Een overzicht van actuele en potentiële budgetten maakt dat vergroening een realistischer onderdeel van stedelijke investeringen wordt. Voor de uitvoering van de groene schaalsprong werken we de financiële strategie verder uit, met de activiteiten die nodig zijn in het structureren en prioriteren van de financiering en de kosten.

Nog in deze Collegeperiode verkennen we hoe vanuit de rioolheffing en beheergelden meer meebetaald kan worden aan de ontharding en vergroening van de stad. Zie Raadsbrief Programma Water en Riolering 2026-2030 voor een nadere toelichting. Nu al is ongeveer 3 miljoen euro per jaar uit de rioolheffing beschikbaar voor klimaatadaptatiemaatregelen (ontharding en vergroening). Dit besteden we aan de vervangingsprojecten en andere openbare ruimteprojecten, aan de groenblauwe subsidies voor particulieren, de tegelophaalservice en de geveltuinenacties. We verkennen wat we extra kunnen bekostigen vanuit de rioolheffing bij rioolvervangingen, bij niet-rioleringsprojecten in de openbare ruimte en bij maatregelen die andere eigenaren in de stad nemen. We zien mogelijkheden bij het vervangen van niet-functionele verharding door bomen en ander groen, om zo meer regenwater vast te houden. Dit werken we uit bij de herziening van de Visie Water en Riolering (start in 2026). Vooruitlopend op de herziening is voor 2026 al één miljoen euro extra voor projecten gereserveerd.
Grotere projecten zoals de aanleg van nieuwe parken, scheggen en de vergroening om de stad vragen een andere bekostiging dan de rioolheffing .

Om financiële bijdragen vanuit andere overheden te vergroten lobbyt Utrecht samen met 5 andere steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Eindhoven en Groningen) bij o.a. het Rijk voor meer en structurele financiering van groen voor de steden. De middelen uit de Bouwimpuls zijn hier een voorbeeld van, of de extra financiering van de Provincie Utrecht voor de vergroening van straten.

Middellange termijn
Om groen te kunnen blijven financieren, is het belangrijk om de maatschappelijke baten van vergroening goed in beeld te hebben, zoals de effecten op gezondheid of op het stedelijk leefklimaat. Op welke wijze kunnen we deze baten productief maken? Met andere woorden; hoe kunnen we langs die weg financiering beschikbaar krijgen. Dit vraagstuk onderzoeken we samen met het Rijk, via Europese uitwisseling en samen met andere grote steden.

C. Meer en beter groen realiseren in gemeentelijke opgaven

Hoe vergroening terugkomt in ons beleid is o.a. te zien in de Omgevingsvisie Overvecht, de Visie Stedenbouw en de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk. Tegelijk blijkt het lastig om duidelijk de slag naar de uitvoering te maken. De versnippering over diverse thema's (vergroening, biodiversiteit, klimaatadaptatie, water, sporten en spelen en gezondheid) helpt daarbij niet. De Rekenkamer concludeerde: meer samenhang tussen de gestelde doelen is nodig zodat een eenduidige aanpak en een gedeelde verantwoordelijkheid ontstaat.

We gaan daarom de eenduidigheid versterken: heldere uitgangspunten en een duidelijke vertaling van de doelen naar de praktijk. We sturen op een effectiever en efficiënter planproces, dat doorwerkt in de uitvoering. Bij gebiedsontwikkeling, herinrichting of rioolvervanging nemen we groen samen met o.a. energie, mobiliteit of klimaatadaptatie mee. In de uitvoering ligt de focus voor de komende jaren op gebieden waar groenaanleg prioriteit heeft vanuit klimaatadaptatie en op de noodzaak om samenhangende groene netwerken te realiseren voor natuur (planten en dieren), voetganger en fietser.

Korte termijn
Vergroening vraagt als eerste helderheid in visie en beleid. We bereiden daarom een voorstel voor, voor de integratie van beleidsstukken, zodat heldere kaders leiden tot een effectievere uitvoering. Waar nodig stellen we herziening van beleid voor. Voor de implementatie van beleidsdoelen benutten we de kaders van de Omgevingswet, zoals ons voorstel om de uitwerking van 40% groen op buurtniveau vast te leggen in planregels. Ook onderzoeken we het vastleggen van boomgroeiplaatsen in omgevingsplannen.
We hebben opdracht gegeven om varianten voor een groennormering uit te werken, waarbij onder andere gekeken wordt naar de verschillende schaalniveaus. Ook is differentiatie naar verschillende typen gebieden mogelijk, bijvoorbeeld door te werken met percentages groen voor de openbare ruimte. Dit geeft duidelijkheid welk niveau van vergroening bij een project of herinrichting past en houdt tegelijk rekening met wat haalbaar is in die buurt of wijk. Om te sturen op de doelen is monitoring beschikbaar via onder andere GIS-kaarten en de Monitor Groene Leefomgeving.

We wegen vergroening eerder in het planproces mee en onderbouwen beter vanuit de gedeelde uitgangspunten. Dit vergt een verbetering van de werkwijzen tussen de verschillende beleidsvelden en de sturing door het Utrechts Planproces Gebiedsontwikkeling (UPG). De richtlijnen voor de invulling van de Nota van Uitgangspunten (NvU) scherpen we verder aan, zodat het meenemen van groen en klimaatadaptatie in een vroeg stadium expliciet onderdeel wordt van elk plan.
Voor een efficiëntere uitvoering gaan we werken met standaarden voor andere straatprofielen, zodat processen niet steeds opnieuw worden uitgedacht en de doorlooptijden verkorten. Hiermee wordt het Handboek Openbare Ruimte voortdurend aangevuld. Voor de komende jaren zijn o.a. de rioolvervanging en herinrichting van straten naar 30km/u grote ruimtelijke ingrepen waarbij groen in de realisatie wordt meegenomen, zoals de Orinocodreef en Welgelegen. Die gezamenlijke programmering van zowel vergroening als rioolvervanging als mobiliteitsprojecten is een belangrijke versneller. Want ondanks de omvang en spreiding over de stad, vragen zij grotendeels dezelfde voorbereiding en uitvoering.

Middellange termijn
Op termijn werken we de Utrechtse groene ambities in verschillende scenario's uit, waarbij gebiedsgerichte keuzes worden voorgelegd. Bij een goede integratie van de vergroeningsopgave in gebiedsontwikkelingen, ontstaat er geen spanning tussen de bouwopgave en leefkwaliteit. Dit voorkomt vertraging in planprocessen en er ontstaat een leefbare, aantrekkelijke stad.

Voor die leefbaarheid en de gezondheid van de Utrechters is niet alleen vergroening noodzakelijk, ook de mobiliteitstransitie is een bepalende factor. Deze samenhang is essentieel, denk aan het opheffen van parkeerplaatsen en het aantrekkelijk maken van actieve mobiliteit door groene routes en ommetjes. Op korte termijn kosten een mobiliteitshub XL of extra fietsparkeerplekken groene ruimte, maar op langere termijn levert deze transitie ruimte voor groen op omdat de auto de stad verlaat. Door zowel fysiek op straat als ook in de middelen hierop in te zetten ontstaat ook nieuwe ruimte voor vergroening.

Groen draagt ook bij aan de gestelde doelen op het gebied van gezondheid en het bredere sociale domein. Integratie van deze opgaven biedt kansen om meerwaarde te creëren én financiering te vinden. Om gelijke kansen te creëren zetten we nu al in op groen in wijken waar die het hardst nodig is. Zo wordt vergroening een middel tegen ruimtelijke én sociale ongelijkheid.

D. Meer en betere groene projecten realiseren (MGP)

Naast de samenwerking met andere opgaven en de integrale gebiedsontwikkelingen is er de mogelijkheid groen als aparte opgave te realiseren, vastgelegd in het Meerjaren Groen Programma

(MGP). Deze zelfstandige groene projecten bevinden zich vaak in gebieden waar geen grotere ruimtelijke opgaven spelen, maar waar wél sprake is van een duidelijke vergroeningsnoodzaak – bijvoorbeeld in groenarme wijken, gebieden met sociale problematiek of kwetsbare locaties ten aanzien van klimaatverandering. Ook dragen we vanuit het MGP bij aan projecten en ontwikkelingen waarbij zonder aparte financiering geen (extra) groen gerealiseerd kan worden.

Zo is al in verschillende wijken -Noordwest, West en Rivierenwijk- meer groen gerealiseerd op basis van wensen van bewoners. Tijdelijke groene elementen, fietsvlonders en zitplekken zijn succesvol ingezet om bewoners te betrekken en te laten ervaren wat vergroening oplevert. Ook het Groene Lint Overvecht en diverse schoolpleinen zijn vergroend en biodiverser gemaakt. Innovatieve projecten voor stadsnatuur zoals de Wilgendome en een efficiënter soortenmanagement zijn in uitvoering. Samen met bewoners en partners ontwikkelen we nieuwe parken en groene verbindingen, zoals het Singelpark, oeverpark Rondje Stadseiland, Ringpark Dichterswijk en het Hooghiemstraplein. We vergroenen onder de Daphne Schippersbrug en de aansluiting op de Socratesbrug. Met deze en andere initiatieven en kansen gaan we vanzelfsprekend door.

Korte termijn
Groene projecten realiseren is kostbaar en arbeidsintensief, ‘werk met werk maken’, is niet altijd mogelijk of wenselijk. Om het MGP-budget effectief in te zetten is prioritering dan ook noodzakelijk. Hiervoor is al een globaal afwegingskader, waarin onze doelen voor klimaatadaptatie zijn verwerkt. Voortbouwend hierop ontwikkelen wij een strategie voor het MGP die prioriteert in de vijf schaalniveaus en in de vitale stedelijke groenprojecten en -bijdragen aan- andere projecten.

De aanpak van kleine groene ingrepen, zoals het omzetten van parkeerplekken naar groen, kan soepeler en sneller door in een vroegtijdig stadium de integratie tussen beleidsterreinen op te zoeken. Al blijft het lastig om in smalle straten voldoende ruimte te vinden voor waardevol groen. Bewonersparticipatie is essentieel en daarom verbeteren we de aanpak daarvan. In het komende jaar starten we met een vervolg op de Buurtpuzzel. We werken verkorte werkprocessen en nieuwe samenwerkingsvormen uit om vaart te houden in projecten en deze kostenefficiënt te realiseren. Als deze aanpak zijn vruchten afwerpt, willen we deze verbreden naar andere typen projecten, zoals scheggen, parken en kleinere plantsoenen.

Vitale stedelijke groenprojecten voeren we verder uit. Zo bereiden we de aanleg van nieuwe parkgebieden voor; Fortlaan en Tuinen van Moreelse. Voor de groengebieden aan de randen van de stad investeren we in de samenwerking met de buurgemeenten. Voorbeelden hiervan zijn het ontwikkelperspectief voor de Hollandse IJssel, het Kromme Rijn-LinieLandschap en de gebiedssamenwerking Noorderpark, waarin meerdere partijen samenwerken aan een gedeelde vergroeningsopgave.

Middellange termijn
Om effectief te sturen op het investeringsbudget werken we aan een sterkere koppeling van de beleidscyclus, de monitoring en de ruimtelijke programmering. Er is meer inzicht nodig in waar de grootste impact te behalen is, zodat we budgetten kunnen verdelen over de verschillende schaalniveaus en tussen vitale stedelijke groenprojecten en integrale gebiedsontwikkelingen. Alleen zo kunnen we de beschikbare capaciteit en het budget gericht inzetten waar de vergroening het hardst nodig én het meest kansrijk is.

Wat kunt u nog deze Collegeperiode verwachten?
De verantwoordelijkheid om ‘groei in balans’ te realiseren wordt breed gedeeld en leidt tot mooie resultaten. Tegelijk zijn er zijn nog vele slagen te maken. Deze versnellingsaanpak biedt richting, verbindt bestaande en nieuwe initiatieven, van interne acties tot samenwerking met de partijen in de stad. ‘Groen, tenzij' blijft het uitgangspunt, de versnellingsaanpak zorgt voor verdere uitwerking en een goede borging.

De versnellingsaanpak voor de korte en middellange termijn heeft een looptijd van twee jaar. Over de voortgang houden we u in een jaarlijkse brief op de hoogte. Daarnaast kan uw raad volgen hoe deze aanpak zijn vruchten afwerpt, middels jaarstukken en het duurzaamheidsverslag. Gezien de grote urgentie van de vergroeningsopgave willen we nog deze Collegeperiode de volgende resultaten bereiken:

A. Groen realiseren in samenwerking met inwoners en partners
    a. Vanuit de werkwijze Samen Stad Maken een speciale aanpak voor vergroening.
    b. Een inventarisatie voor het verbeteren van (subsidie)regelingen voor inwoners.
    c. Het stimuleren van zelfbeheer en deelname aan o.a. Waterproof030, Buurtnatuur030 etc. We ontwikkelen een voorstel voor het intensiveren van de aanpak, inclusief de financiering die daarvoor nodig is.
B. Een heldere financiële strategie
    a. Een financiële strategie voor de vergroeningsopgave met daarin beschreven de investeringen, kosten en baten.
    b. De resultaten van de verkenning om de inzet van de rioolheffing te vergroten.
C. Meer en beter groen realiseren in gemeentelijke opgaven
    a. In de context van het Rekenkameronderzoek maken we een analyse van de doelen vanuit verschillende beleidsstukken en een voorstel voor de integratie van beleidsstukken, zodat heldere kaders leiden tot een effectievere uitvoering.
    b. Een voorstel hoe klimaatadaptatie kan worden vastgelegd in omgevingsplanregels.
    c. Het toegankelijk maken van informatie en monitoring, oa door GIS-kaarten breder te ontsluiten, waarmee we de advisering in gebieden verbeteren.
    d. Het aanvullen van het Handboek Openbare Ruimte met standaarden voor straten.
    e. Integratie van de aanpak voor groene ommetjes, fietsroutes en vergroenen straten.
D. Meer en betere groene projecten realiseren (MGP)
    a. Een afwegingskader om de programmering aan te scherpen en helder te prioriteren.
    b. Het structureren van bewonersparticipatie.

Uw raad heeft bij de behandeling van het rekenkameronderzoek, motie M176 ‘hou vast aan je groene ambities of wees er eerlijk over’ aangenomen. Wij zouden voor het zomerreces reageren op deze motie. De beschikbaarheid van data binnen de huidige planprocessen en planproducten is hier echter niet op ingericht. We hebben tijd nodig om te onderzoeken hoe we aan de strekking van de motie tegemoet kunnen komen. En ook wat dit betekent aan capaciteit en benodigde financiële middelen. We verwachten u in Q4 van dit jaar hierover nader te informeren.

Tot slot
We realiseren ons dat we voor een grote opgave staan. We zien echter vele mogelijkheden om in de verdichtende stad slimmer met groen om te gaan, extern en intern de middelen te prioriteren en beter samen te werken met de stad. Zo creëren we de versnelling: van enkele straten naar tientallen vergroende straten per jaar. Van losse projecten en pilots naar scherpere afwegingen, betere samenwerking en structurele financiering. De inzet is erop gericht om gezamenlijk te komen tot een stad waarin de vele ruimtelijke ambities elkaar vinden en versterken: een leefbare, gezonde en veerkrachtige stad voor alle Utrechters.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Bijlage 1 Relatie tussen besluiten van de raad naar aanleiding van het rekenkameronderzoek en de Versnellingsaanpak

In november 2024 heeft u onze raadsbrief plan van aanpak ontvangen. De verschillende besluiten van de raad naar aanleiding van het rekenkamerrapport worden uitgevoerd in de versnellingsaanpak. Hieronder schetsen we de samenhang tussen de besluiten van de raad en de versnellingsaanpak. In het algemeen geldt dat we zorgen dat het beleid duidelijk wordt voor alle betrokkenen in de uitvoering en dat samenhang aanwezig is. We zorgen voor voldoende (juridische) instrumentarium om aan de slag te gaan en borgen dit waar nodig. Gevolgd door monitoring om meer inzicht te krijgen in de voortgang van de vergroening, de opgave(n) beter stuurbaar maken voor het management en de informatie aan bestuur en externe partners. Bij de jaarstukken over 2025 wordt u weer nader geïnformeerd over de uitvoering van het plan van aanpak.

Besluit 1: Breng samenhang aan in de gestelde doelen voor openbaar groen. Stel als ruimte en Stadsbedrijven gezamenlijk de prioriteiten vast voor ontwikkeling, beheer en onderhoud.

We brengen samenhang aan in de doelen voor openbaar groen door deze expliciet te maken en te verbinden aan het lopende ontwikkeltraject ‘Roadmap Integraal en Stedelijk Programmeren’. Deze roadmap (intern) biedt inzicht in wat nodig is op inhoud, proces, werkwijze en financiën om tot integrale programmering in de openbare ruimte te komen. Binnen dit kader werken Ruimte en Stadsbedrijven actief samen aan het vaststellen van gezamenlijke prioriteiten voor ontwikkeling, beheer en onderhoud. Dit gebeurt op basis van een gedeelde programmering waarin beleidsdoelen, beheervraagstukken en ruimtelijke opgaven bij elkaar komen.
We zetten de stap om groen structureel onderdeel te maken van ruimtelijk projecten en beleid, zoals ook in de versnellingsaanpak staat. Dit doen we door groen te verankeren in ander thematisch beleid dan groen zelf. Dit is al gebeurd in onder meer de Stedenbouwvisie, beleidsnota ondergrond, en in omgevingsvisies (Omgevingsvisies Kanaleneiland en Transwijk, Binnenstad, USP, Overvecht. Deze lijn zetten we door in nieuw of herzien themabeleid. We zorgen ervoor dat de Motie ‘*Groen, tenzij’* actief wordt ingebracht bij andere thema’s, en dragen eraan bij de consequenties daarvan te overzien en oplossingen te implementeren. Zo ontstaat een stevige en samenhangende basis waarin strategie, beleid en uitvoering elkaar versterken.

Besluit 2: Maak een concrete vertaling van de prioriteiten naar indicatoren en activiteiten op operationeel niveau, zodat voor alle medewerkers en uitvoerders duidelijk is wat zij moeten doen om de doelen te bereiken.

Zoals we al eerder aangaven beginnen we niet vanaf nul. We zorgen dat het beleid duidelijk en compleet is en dat samenhang aanwezig is. We zorgen voor voldoende (juridische) instrumentarium om aan de slag te gaan en borgen dit waar nodig. Het groenbeleid is gebruiksvriendelijk beschikbaar voor medewerkers die met en in het groen werken.
Vanuit de versnellingsaanpak streven we ernaar om groen vanaf de ontwerpfase standaard onderdeel te maken van ruimtelijke ontwikkelingen. Daarbij maken we een duidelijke vertaalslag van de gezamenlijke prioriteiten naar indicatoren en activiteiten op operationeel niveau. Per prioriteit ontwikkelen we meetbare indicatoren – bijvoorbeeld vergroening van versteende plekken, toename van boomdekking of verbeterde toegankelijkheid van groen – die we koppelen aan uitvoeringsrichtlijnen voor ontwerp, aanleg en beheer (hangt samen met besluit 3).
Deze worden verder geborgd in handzame werkdocumenten, werkwijzen en standaarden die breed beschikbaar zijn voor medewerkers in projectteams én de uitvoering. Door samenhang te organiseren van strategie tot uitvoering, ontstaat er duidelijkheid voor betrokken medewerkers over hun rol en bijdrage – op strategisch, tactisch én operationeel niveau.

Besluit 3: Zorg voor een nulmeting en monitoring van het areaal en de kwaliteit(en) van het openbaar groen die aansluit bij de doelen en de voortgang inzichtelijk maakt.

We beschikken over veel data over het thema groen. Deze zijn inzichtelijk via de Monitor Groene Leefomgeving, dat is gekoppeld aan *Utrecht in cijfers*. In de versnellingsaanpak zetten we in op een sluitende beleidscyclus (planning & control), waarbij monitoring een essentieel onderdeel is. We brengen de monitoring verder op orde. Daarbij gaan we de bestaande indicatoren aanscherpen en

brengen deze vervolgens in directe samenhang met de gestelde doelen. Denk hierbij aan indicatoren zoals boomkroonbedekking en -volume, bereikbaarheid van groen, 2021 (jaar vaststelling RSU) als nulmeting en gebruikswaarde voor bewoners.
Door deze indicatoren te verbinden aan het plan-do-check-act-principe ontstaat een lerende cyclus, waarmee we voortgang structureel kunnen meten, beoordelen en bijsturen. De samenwerking tussen de verschillende organisatieonderdelen, die met de uitvoering bezig zijn, onder meer via Beheer Openbare Ruimte (BOR), is hierin cruciaal – zowel voor de betrouwbaarheid van de data als voor de praktische vertaling naar beheer en onderhoud.

Besluit 4: Stuur in de planvorming en uitvoering van de stedelijke opgaven stevig op de ontwikkeling, het beheer en onderhoud van het openbaar groen.

In de planvorming en uitvoering van stedelijke opgaven sturen we nadrukkelijk op de ontwikkeling, het beheer en onderhoud van het openbaar groen. De versnellingsaanpak richt zich daarbij op het stroomlijnen van beleid en interne werkdocumenten, zodat alle betrokkenen- van beleidsmakers tot ontwerpers en uitvoerders – werken met dezelfde informatie. Denk aan het Handboek Openbare Ruimte, het Basisboek voor groenadviseurs en landschapsontwerpers en andere -deels interne- documenten.
Deze instrumenten helpen om vroegtijdig de juiste keuzes te maken en zorgen voor consistentie in de uitvoering. In het Utrechts Planproces Gebiedsontwikkeling en het geplande Utrechts Planproces voor de Openbare Ruimte (UPOR) stimuleren we integrale besluitvorming aan de voorkant, zodat groen volwaardig en tijdig wordt meegenomen in ontwerp en uitvoering – in plaats van als correctie achteraf. Daarnaast sturen we steviger op kosten, verdeeld over drie onderdelen: plankosten, uitvoeringskosten en de kosten in de beheerfase. Dit zorgt ervoor dat op termijn de volledige levenscyclus van openbaar groen wordt meegewogen in besluitvorming over stedelijke opgaven, en dat ambities op ontwikkeling, beheer en onderhoud ook financieel gedragen kunnen worden

Besluit 5: Breng nauwkeurig in kaart hoeveel geld en personeel er voor ontwikkeling, beheer en onderhoud van de groenopgave (tot 2040) nodig is, hoe deze kosten zullen worden gedekt en op welke wijze de personele bezetting zal worden georganiseerd en
Besluit 6: Zorg voor evenwicht tussen de doelen en de beschikbare middelen.

In het kader van de versnellingsaanpak en naar aanleiding van het raadsbesluit over het rekenkameronderzoek stellen we dit jaar een integrale financiële strategie op voor de groenopgave tot 2040. Hierin brengen we in kaart hoeveel middelen – financieel én personele inzet – nodig zijn voor de ontwikkeling, het beheer en het onderhoud van openbaar groen.
We baseren ons daarbij op de eerdere raming uit de RSU (2020), die we verder verfijnen op basis van drie kostencategorieën: realisatiekosten, beheerkosten en de kosten die de organisatie maakt voor regie, beleid, advies en uitvoering (onderhoud en beheer). Daarnaast analyseren we welke (interne) budgetten nu al bijdragen aan de groenopgave en welk groen hiermee daadwerkelijk wordt gerealiseerd. In Q2 van 2026 komen we in de jaarstukken hierop terug. Dit maakt het mogelijk om transparant inzicht te geven in zowel de huidige inzet als de toekomstige opgave. Daarmee geven we uitvoering aan de aanbeveling uit het rekenkamerrapport om de financiële onderbouwing van de groenambities te versterken.
Het doel is om te komen tot een realistisch en uitvoerbaar financieel kader dat recht doet aan de ambities én rekening houdt met wat op basis van beschikbare middelen haalbaar is. We streven daarbij naar een duurzaam evenwicht tussen de doelen die we als stad stellen en de middelen die beschikbaar zijn of beschikbaar gemaakt kunnen worden. Daarbij gaat het niet alleen om financiële middelen, maar ook om de capaciteit qua mensen. Zeker in onze uitvoeringskracht zijn tekorten en zullen we als Utrecht fors moeten inzetten op het behouden en aantrekken van de juiste mensen.

Bijlage 2 Huidige kaders

De Utrechtse visie op groen veranderde de afgelopen decennia van groen als ornament naar groen als fundament, de basis voor gezond leven in de stad. De Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040, legde dit in 2021 vast. De RSU introduceerde de ‘barcode’, richtinggevend voor ingrepen om het aantal inwoners en stenen in balans te houden met het groen en de leefbaarheid van de stad. recreatie en gezondheid. In 2022 volgde de Visie Klimaatadaptatie met de ambitie in 2050 klimaatbestendig te zijn en in elke buurt 40% groen te bereiken in het horizontale vlak, dus het maaiveld, boomkronen en daken. In het Coalitieakkoord 2022-2026 is daaraan toegevoegd dat we onder het motto ‘groen, tenzij’ willen dat de groene buitenruimte en het aantal bomen in de stad meegroei met het aantal nieuwe woningen. En om in deze Collegeperiode 45 hectare extra groen te ontwikkelen.

Ruimtelijke strategie Utrecht (RSU)
In de RSU is opgenomen dat het raamwerk van groen, water en landschap als basis dient voor een gezonde en klimaatbestendige verstedelijking en wil ‘vergroenen’ op alle schaalniveaus. Dat begint dicht bij huis, bij groen voor de deur, op daken, in de tuin en loopt via groene verbindingen (straten) naar plantsoenen en buurtgroen, stadsparken, groene scheggen naar het landschap om de stad. Dit is uitgewerkt in negen uitgangspunten en in vijf schaalniveaus. Eén van de uitgangspunten staat ook in de Visie Klimaatadaptatie.

Visie Klimaatadaptatie
De ambitie op klimaatadaptatie is dat we in 2050 klimaatbestendig willen zijn. Een van de doelstellingen die we daar voor gebruiken is, dat we in elke buurt streven naar minimaal 40% groen in het horizontale vlak, dus het maaiveld, boomkronen en daken, zowel in de openbare ruimte als particuliere terreinen.

Actualisatie Groenstructuurplan (GSP)
In het GSP uit 2017, zijn vijf pijlers opgenomen, waarbij de laatste twee zijn toegevoegd bij de actualisatie:

- Het vergroten van de ecologische, recreatieve en landschappelijke kwaliteit van het bestaande stedelijk groen van Utrecht voor mensen, planten en dieren;
- Verbeteren van de bereikbaarheid van de groengebieden rond Utrecht door recreatieve en ecologische verbindingen aan te leggen;
- Uitbreiden van groene buitenruimte door aanleg grootschalige groengebieden om de stad
- Gezonde verstedelijking;
- Klimaatadaptatie.

LIJST TOEZEGGINGEN COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 25 september 2025

ID	Agendapunt	Toezegging	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
1024	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 03-07-2025 2.a. Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Bestuursrapportage 2025	De raad ontvangt in Q4 2025 een verzamelbrief dierenwelzijn met daarin onder meer een terugkoppeling van het gesprek met dierenwelzijnorganisaties over huisdieren van ongedocumenteerden en het contact met ondernemers hierover.	Dierenwelzijn	31-12-2025		
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.	

LIJST TOEZEGGINGEN COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 25 september 2025

969	Gemeenteraad 27-03-2025 35. Afrondende besluitvorming na debat over Raadsbrief Plan van Aanpak Rekenkameronderzoek 'Vergroening, van droom naar daad'	Wethouder Voortman zal voor het zomerreces via een raadsbrief aangeven hoeveel bomen en vierkante meters groen worden toegevoegd in het Planproces Grote Gebiedsontwikkelingen en in hoeverre dat bijdraagt aan de groenambities.	Groen	31-07-2025	11-09-2025 zie raadsbrief versnellingsaanpak Groen Schaalsprong en verwijzing naar informatie over afhandeling motie 176 verwacht in 25q4	11-09-2025
923	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 13-02-2025 10. Raadsbrief Plan van Aanpak Rekenkameronderzoek 'Vergroening, van droom naar daad'	College komt terug op het provinciaal plan voor het landelijk gebied in het uitvoeringsprogramma. Dit komt in Q2 2025.	Groen	30-06-2025	Op 11-9-25 (met ID 9915) heeft u een raadsbrief over de versnellingsaanpak Groene Schaalsprong ontvangen. Terugkomend op het provinciaal plan landelijk gebied (UPLG) en de uitvoeringsaanpak hierbij voor Utrecht het volgende: Van de 6 maatregelenpakketten UPLG is voor Utrecht Maatregelenpakket 1 direct relevant. Inhoudelijk betreft pakket 1: Groen blauwe linten en scheggen en boerensloten. Het gaat hierbij om een totaalbedrag van €59 mio te besteden uiterlijk tot 2029 en verdeeld over de verschillende Groen Groeit Mee – voorbeeldgebieden. Per voorbeeldgebied zijn bedragen gereserveerd die direct gekoppeld zijn	11-09-2025

					aan concrete verbeteropgaven. De provincie is leidend bij de verdere uitvoering van de maatregelenpakketten. Voorwaarden voor inzet van deze gelden zijn onder meer een vastgestelde uitvoeringsagenda en overeengekomen samenwerking tussen de deelnemende partijen waarbij gemeenten primaire partners zijn. Utrecht neemt actief deel aan de voorbeeldgebieden Kromme Rijn Linie Landschap (reservering pakket 1: €10.7 mio), Hollandse IJssel (reservering pakket 1: €11.3 mio) en heeft het initiatief genomen voor de samenwerkingsovereenkomst voor voorbeeldgebied Noorderpark (reservering pakket 1: € 18.4 mio). Hierdoor zijn we direct betrokken bij de inzet van de gelden en uitvoering van projecten. Waar mogelijk koppelen we de maatregelenpakket 1 onderwerpen in de voorbeeldgebieden aan Utrechtse ambities en opgaven zoals programma's Fiets en Voetganger, Stedelijke opgave Lunetten Koningsweg en de ontwikkeling van Groot Merwede en Rijnenburg.	

					De toezegging met ID 923 is hiermee afgedaan.	
900	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 16-01-2025 12. Raadsbrief Uitvoeringsprogramma oeverpark Rondje Stadseiland 2024-2026	College onderzoekt mogelijkheden voor het plaatsen van waarschuwingsborden en komt hierop terug in brief over voortgang rondje Stadseiland in Q2 2025.	Groen	30-06-2025	09-07-2025 is afgedaan bij raadsbrief van 09-07-2025 Vastelling VO met verslag reacties Parkzone den Hommel	09-07-2025
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		
954	Gemeenteraad 27-03-2025 25. Raadsvoorstel Wijziging Havenverordening Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig	M182 Evaluatie maximaal aantal personen per vaartuig	Markten en havens	27-06-2025	12/9/2025: Naar verwachting informeren wij u in Q1 2026 d.m.v. een raadsbrief over de evaluatie.	
951	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 20-03-2025 7. Raadsvoorstel Wijziging Havenverordening	College komt in Q1 2026 met een raadsbrief waarin de gewijzigde havenverordening, inclusief	Markten en havens	31-03-2026		

	Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig	het maatwerk dat hiermee mogelijk wordt gemaakt, wordt geëvalueerd.				
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	Update 12/9/2026: Deze toezegging wordt verwerkt in het raadsvoorstel Verordening Brug-, schut- en havengelden 2026 bij de programmabegroting 2026.	
628	Gemeenteraad 07-12-2023 27. Tussentijdse besluitvorming Stadswater	Wethouder Schilderman zal de raad per brief informeren over de kosten van een extra zwemlocatie, mocht er een afvallen.	Markten en havens	07-03-2024	20241127: De raad wordt naar verwachting in Q1 2025 geïnformeerd over de uitkomsten van de zwemwateronderzoeken. Daarbij zal deze motie worden meegenomen.	
600	Gemeenteraad 07-12-2023 27. Tussentijdse besluitvorming Stadswater	M460 Verlies het stadsstrand niet uit het oog	Markten en havens	07-03-2024	20241127: De raad wordt naar verwachting in Q1 2025 geïnformeerd over de uitkomsten van de zwemwateronderzoeken. Daarbij zal deze motie worden meegenomen.	
599	Gemeenteraad 07-12-2023 27. Tussentijdse besluitvorming Stadswater	M459 Richtlijnen onderzoek zwemwater	Markten en havens	07-03-2024	20241127: De raad wordt naar verwachting in Q1 2025 geïnformeerd over de uitkomsten van de zwemwateronderzoeken. Daarbij zal deze motie worden meegenomen.	
998	Commissie Veiligheid, Bestuur en Financiën 19-06-2025 2. Raadsvoorstel Jaarstukken 2024	College komt in Q1 2026 terug op de ontwikkeling van de parkeerramingen.	Mobiliteit	31-03-2026		

LIJST TOEZEGGINGEN COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 25 september 2025

957	Vragenuur 06-02-2025 MV.3. Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemastraat – Juriaan Otto (EenUtrecht) en Charlotte Passier (Volt)	Wethouder Maatoug zegt toe ten aanzien van het ongeluk op de Draaiweg na het politieonderzoek gevolgd door het onderzoek van de gemeente naar de verkeersituatie de raad hierover schriftelijke te informeren in de Voortgangsrapportage Mobiliteit Q2 2025.	Mobiliteit	30-06-2025	20250709: Toezegging is afgehandeld via de raadsbrief Toezeggingen Verkeersveiligheid van 4 juli 2025.	04-07-2025
952	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 20-03-2025 9. Raadsbrief Meerjarenplanning werkzaamheden met verkeershinder 2025 en 2026	College komt in de volgende raadsbrief over hinderplanning (Q1 2026) terug op onder meer de werkzaamheden van de bereikbaarheidsadviseur, communicatieactiviteiten, toegankelijkheid voor mensen met een beperking bij werkzaamheden, belangen van groen, evaluatie planning werkzaamheden	Mobiliteit	31-03-2026		
922	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 13-02-	Bij de volgende herziening van de parkeernormen auto	Mobiliteit	31-12-2025	20250916: In de Raadsbrief Afhandeling toezeggingen parkeren en toegankelijkheid voor	

	2025 8. Bereikbare en toegankelijke stad	wordt gekeken hoe de link met de algemene gehandicaptenparkeerplaats en kan worden gelegd. Dit komt Q4 2025 richting de raad.			mensen met fysieke beperking is een update gegeven over deze toezegging. We streven ernaar om u in de eerste helft van 2026 opnieuw hierover te informeren.	
921	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 13-02-2025 8. Bereikbare en toegankelijke stad	Er komt een raadsbrief in Q2 met onder meer a. informatie over de pilot met sensoren b. de werkwijze voor binnenstad bij toepassing beleidsregels c. het parkeren voor aangepaste fietsen d. omgaan met ervaringsdeskundigen	Mobiliteit	30-06-2025	20250916: Deze toezegging is afgehandeld via de Raadsbrief Afhandeling toezeggingen parkeren en toegankelijkheid voor mensen met fysieke beperking van 9 september 2025.	09-09-2025
920	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 13-02-2025 8. Bereikbare en toegankelijke stad	Beleidsregels rondom gehandicaptenparkeerplaats en worden in de herziening van het Handboek Openbare Ruimte opgenomen in Q2 2025 (sluit aan op bestaande toezeggingen vanuit openbare ruimte)	Mobiliteit	30-06-2025	20250916: Deze toezegging wordt meegenomen in de herziening van het Handboek Openbare Ruimte. Deze herziening kost meer tijd dan vooraf verwacht. Het streven is om de raad hierover in Q4 2025 te informeren.	

LIJST TOEZEGGINGEN COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 25 september 2025

919	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 13-02-2025 7. Raadsbrief Versnellen 30 km aanpak	College komt in Q2 2025 met een raadsbrief over het uitvoeringsprogramma 30 km/h aanpak, inclusief een monitoringsprogramma	Mobiliteit	30-06-2025	27062025: Deze toezegging is afgehandeld via de Raadsbrief Uitvoeringsprogramma 30 km impuls van 27 juni 2025.	27-06-2025
916	Vragenuur 16-01-2025 MV.3. Als je niet kunt lopen, loop je maar om - Jantine Zwinkels (CDA), Jacoline Kool (Volt), Rien van den Hoek (UtrechtNu!), Yvonne Hessel (Utrecht Solidair), Jan Baijens (Partij voor de Dieren) en Titus Stam (PvdA)	Wethouder Maatoug zegt toe in de Q2-raadsbrief over mogelijkheden ontheffingen voor Catharijnesingel voor gehandicapten tevens in te gaan op de vergrijzingstrend.	Mobiliteit	30-06-2025	20250916: Deze toezegging is afgehandeld via de Raadsbrief Afhandeling toezeggingen parkeren en toegankelijkheid voor mensen met fysieke beperking van 9 september 2025.	09-09-2025
898	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 16-01-2025 9. Stand van zaken verbeteringen parkeerapp en vergunningensysteem	College komt Q1 2025 met een raadsbrief met informatie en een planning van de leverancier over technische mogelijkheden van de parkeerapp. In deze brief komt ook een inschatting van de haalbaarheid van de opties die door de commissieleden zijn gesuggereerd En wordt ingegaan op de	Mobiliteit	31-03-2025	20250528 Afgedaan middels raadsbrief stand van zaken uitvoering parkeren (18-4-2025)	18-04-2025

		mogelijkheden voor korting mantelzorgers				
897	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 16-01-2025 8. Fietsparkeren bij stations	College komt in Q2 2025 met een raadsbrief waarin wordt onder meer ingegaan op: - fietsparkeerplekken voor mensen met een beperking - ontheffing voor mensen met fysieke beperking - lijst met locaties die onderzocht zijn voor nieuwe fietsparkeerplekken - fietsparkeren Vaartsche Rijn… - Parkeerplekken Bakfietsen	Mobiliteit	30-06-2025	20250916: Deze toezegging is afgehandeld via de Raadsbrief Afhandeling toezeggingen parkeren en toegankelijkheid voor mensen met fysieke beperking van 9 september 2025.	09-09-2025
896	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 16-01-2025 7. Raadsbrief Programma van Eisen Bestemming Catharijnesingel	College komt in Q2 2025 met een brief over gehandicaptenparkeerplekken en ontheffingen op privaat terrein	Mobiliteit	30-06-2025	20250916: In de Raadsbrief Afhandeling toezeggingen parkeren en toegankelijkheid voor mensen met fysieke beperking is een update gegeven over deze toezegging. We streven ernaar om u in Q4 2025 opnieuw hierover te informeren.	
895	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 16-01-2025 7. Raadsbrief	Met CMU wordt besproken hoe de economische effecten van de knip kunnen worden meegenomen en	Mobiliteit	15-04-2025	20251103 tussenbericht: gesprekken met CMU lopen.	

	Programma van Eisen Bestemming Catharijnesingel	deze krijgen vervolgens een plek in de evaluatie.				
849	Gemeenteraad 14-11-2024 7. Actuele moties	M437 Red Amelisweerd	Mobiliteit	14-02-2025	20250619 Actieve lobby loopt. De raad is voor het laatst geïnformeerd over de stand van zaken via de raadsbrief Raad van State uitspraak over Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht van 30 april. Er volgt in het najaar weer een update over ARU/Tracébesluit. Aangezien de Raad van State slechts een tussenuitspraak heeft gedaan, is er momenteel nog geen duidelijkheid over het Tracébesluit. In het najaar verwachten we ook meer duidelijkheid te kunnen geven over het vervolgproces en de implicaties van de val van het Kabinet hierop.	
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	20250526 Deze toezegging is afgehandeld via de raadsbrief stand van zaken uitvoering Parkeren van 18 april 2025.	18-04-2025
793	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 18-04-2024 7.	In de voortgangsrapportage van het najaar worden de volgende zaken	Mobiliteit	30-11-2024	20250821: Deze toezegging is afgehandeld. Het eerste punt is opgenomen in de Voortgangsrapportage Duurzame Mobiliteit	03-12-2024

	Voortgangsrapportage programma Mobiliteit en voortgang programma verkeersveiligheid	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			voorjaar 2024 (zie Raadsbrief Monitor Mobiliteitsplan en Voortgangsrapportage Duurzame Mobiliteit (voorjaar 2024)). De raad is geïnformeerd over het tweede en derde punt in de Raadsbrief Versnellen 30 km aanpak (3 december 2024).	
791	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 21-03-2024 9. Raadsbrief Alternatief tracébesluit Ring Utrecht	College werkt de impact van NRU op het aantal bomen uit en informeert de raad hierover bij de volgende stap in het kader van NRU, uiterlijk Q3 2024	Mobiliteit	01-10-2024	20250916: Via de Raadsbrief Korte-termijn maatregelen Noordelijke Randweg Utrecht van 9 september 2025 is de raad geïnformeerd over de laatste stand van zaken m.b.t. de NRU. Deze toezegging wordt meegenomen in de verdere uitpak van de lange termijn plannen.	
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	20250916: Deze toezegging is afgehandeld via het Uitvoeringsprogramma Invoeren Betaald Parkeren 2025-2028 die op 12 september 2025 is gedeeld met de raad.	12-09-2025
788	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 21-03-2024 7. Raadsvoorstel	College komt in Q3 2024 met een uitvoeringsprogramma, waarin onder meer aandacht	Mobiliteit	01-10-2024	10 februari 2025: wordt meegenomen in uitvoeringsprogramma invoeren betaald parkeren zoals vermeld in de brief over het vergunningensysteem van 8 oktober 2024	

	Wijziging van de Verordening Parkeerbelasting 2024	voor communicatie en gesprek met werkgevers				
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).	
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.	
1029	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 26-06-2025 7. Raadsbrief onderzoek haalbaarheid Zwemwater	College komt in Q4 2025 met een raadsbrief met een update over zwemwater. Hierin in ieder geval informatie over realisatie nieuwe plekken, ervaringen sluiten hekken, hoe was overlast in zomerperiode	Openbare ruimte	31-12-2025		
1023	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 03-07-2025 2.a. Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Bestuursrapportage 2025	In de informatie richting de raad over de inrichting van het Janskerkhof wordt ook ingegaan op de plaatsing van bankjes.	Openbare ruimte	31-12-2025		

LIJST TOEZEGGINGEN COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 25 september 2025

1022	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 03-07-2025 2.a. Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Bestuursrapportage 2025	College komt in volgende bomenbrief, in najaar 2025, terug op de aanpak van essentaksterfte	Openbare ruimte	30-11-2025	Update 12/9/2025: In de voortgangsbrief Beheer van bomen geven we jaarlijks o.a. een stand van zaken van de verschillende boomziektes. De eerstvolgende brief ontvangt u in Q1 2026. In deze brief gaan we ook dieper in op de Aanpak essentaksterfte.	
1021	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 03-07-2025 2.a. Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Bestuursrapportage 2025	College komt in Q1 2026 met een raadsbrief over riolering met daarin onder meer aandacht voor de effecten van de verlengde levensduur van de riolering op onder meer projecten/maatregelen voor klimaatadaptatie en mogelijk biodiversiteit, openbare ruimte en verkeersveiligheid.	Openbare ruimte	31-03-2026		
1020	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 03-07-2025 2.a. Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Bestuursrapportage 2025	College komt in september 2025 met een raadsbrief over alternatieven vanwege de afsluiting Loobrug	Openbare ruimte	30-09-2025		
1019	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 03-07-2025 2.a. Raadsvoorstel	De raad ontvangt binnen een jaar een update van het	Openbare ruimte	01-07-2026		

	Voorjaarsnota en Bestuursrapportage 2025	hitteplan (gedaan tijdens deel VOWE)				
852	Gemeenteraad 14-11-2024 21. Raadsvoorstel Beleidsnota Stadswater	M485 Betrek gebruikers bij besluitvorming over openbare ruimte en waterlocaties	Openbare ruimte	14-02-2025	Update 20250616: Uitvoering van deze motie hangt samen met de ontwikkeling van nieuwe zwemlocaties. U bent op 17 april 2025 geïnformeerd over het uitgevoerde onderzoek naar de haalbaarheid van meer officieel zwemwater. Omdat er nog geen middelen beschikbaar zijn voor de ontwikkeling van nieuwe zwemlocaties, heeft hierover nog geen participatie plaatsgevonden. We betrekken recreanten actief bij besluitvorming wanneer we nieuwe locaties ontwikkelen en/of bestaande zwemlocaties en/of vaarwegen mogelijk aangepast moeten worden.	
833	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 17-10-2024 7. Raadsvoorstel Beleidsnota Stadswater	College komt uiterlijk Q2 2025 terug op Merwedekanaal	Openbare ruimte	30-06-2025	Update 12/9/2025: Wij verwachten u eind september/begin oktober 2025 nader te informeren over het vervolg.	
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		
868	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 05-12-	College komt met een beleidskader voor aankoop	Wervengebied	31-12-2025		

	2024 7. Raadsvoorstel Uitgangspunten voor de samenwerking met keldereigenaren bij het herstel kelders in het wervengebied	van werfkelders uiterlijk in Q4 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 ondernemers en meer inzicht in hoe we het begrip "herstel" goed kunnen definiëren. Ook wordt dan weer een technische sessie aangeboden.	Wervengebied	30-04-2025		
56	Gemeenteraad 15-07-2021 17. Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied	M288 Geest uit de fles - kijk wat wel kan met spook- en weeskelders	Wervengebied	16-12-2021		

LIJST TOEZEGGINGEN COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 25 september 2025

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 AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 25 september 2025

Datum	Onderwerp	Indiener(s)	Mede-indieners	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
10-07-2025	M351 Laat katten in Utrecht niet verdrinken	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht) Passier, C.E. (Charlotte) (Volt) Nolten, S.J. (Stevie) (BIJ1)	Dierenwelzijn	10-10-2025		
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)		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.	

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 25 september 2025

		Oudejans, A.T. (Annemarijn) (Student&Starter)					
10-07-2025	M409 Doelen en ambities Utrechtse 30	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht) Passier, C.E. (Charlotte) (Volt) Zwanenberg, P. (Pepijn) (groep Zwanenberg)	Groen	31-05-2026		
27-03-2025	M176 Hou vast aan je groene ambities of wees er eerlijk over	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht) Kleinrensink, J. (Julia) (GroenLinks) Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Groen	27-06-2025		
23-01-2025	M33 Hondenvoorzieningen naar een acceptabel niveau	Stylianou, N. (Nadia) (D66)	Bosch, D. (David) (UtrechtNu!) Zwinkels, J.M. (Jantine) (CDA)	Groen	30-09-2025		

			Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht)				
23-01-2025	M34 Hondendagopvang als waardevolle voorziening	Stylianou, N. (Nadia) (D66)	Bosch, D. (David) (UtrechtNu!) Zwinkels, J.M. (Jantine) (CDA) Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht)	Groen	23-04-2025		
26-09-2024	M385 Bescherm de oevervegetatie (tegen de impact van jaagpad en steiger)	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht)	Groen	26-12-2024	15 juni 2025: afgedaan met toezending raadsvoorstel IPvE/FO Natuurgebied Zuilen	15-06-2025
27-03-2025	M181 Laat waterscouts niet de dupe worden van dit verbod	Pagter, M. de (Marijn) (VVD)	Talhaoui, M. (Mohamed) (PvdA) Passier, C.E. (Charlotte) (Volt) Zwinkels, J.M. (Jantine) (CDA) Geleijns, H (Hans) D66) Bosch, D.	Markten en havens	27-06-2025	12/9/2025: We informeren u over de invulling van deze motie tezamen met de evaluatie van de regel m.b.t. het maximaal aantal personen per vaartuig. Deze raadsbrief sturen we naar verwachting in Q1 2026 aan de raad.	

			(David) (UtrechtNu!) Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht)				
14-11-2024	M489 Goed verantwoorden begint bij goede indicatoren	Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht)	Markten en havens	31-08-2025		
07-12-2023	M457 Doorgaan met onderzoek zwemlocaties	Stylianou, N. (Nadia) (D66)	Oudejans, A.T. (Annemarijn) (Student&Starter) Zweth, R. van der (Rick) (PvdA) Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht) Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht) Steeg, B. van (Bert) (CDA)	Markten en havens	07-03-2024		
17-07-2025	M427 Maak bewonersdeelinitiatieve	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Vasters, J. (Joost) (D66)	Mobiliteit	21-10-2025		

	n laagdrempeliger – vanaf 3 deelnemers mogelijk		Stam, T. (Titus) (PvdA) Passier, C.E. (Charlotte) (Volt) Steeg, B. van (Bert) (CDA)				
17-07-2025	M428 Geef ruimte voor stadsbrede bewonersdeelinitiatieven	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Vasters, J. (Joost) (D66) Stam, T. (Titus) (PvdA) Passier, C.E. (Charlotte) (Volt) Steeg, B. van (Bert) (CDA)	Mobiliteit	21-10-2025		
10-07-2025	M342 Ondergrondse Merwedelijn voor leefbare en toekomstbestendige stad	Vasters, J. (Joost) (D66)	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks) Zwinkels, J.M. (Jantine) (CDA) Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie) Snijder, R.E.P.C.	Mobiliteit	31-12-2025		

			(Ruben) (Student & Starter) Paalman, V. Victor (Horizon) Sungur, M. (Mahmut) (DENK) Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)				
12-06-2025	M306 Behoud de vergunning voor thuiszorg en mantelzorg	Pagter, M. de (Marijn) (VVD)	Maas, R.A.H.M. (Ruud) (Volt) Bosch, D. (David) (UtrechtNu!) Sungur, M. (Mahmut) (DENK) Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht)	Mobiliteit	12-09-2025	20250916: In de Raadsbrief Halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren, september 2025 van 12 september 2025 is een update gegeven over de uitvoering van deze motie. In de volgende halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren informeren wij u verder over de voortgang.	
12-06-2025	M312 Eerst verbeteren, dan uitbreiden	Vasters, J. (Joost) (D66)	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks)	Mobiliteit	20-12-2025	20250916: Deze motie is afgehandeld via de Raadsbrief Vervolg invoeren betaald	12-09-2025

			Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie) Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter) Stam, T. (Titus) (PvdA)			parkeren en concept Uitvoeringsprogramma en het Raadsvoorstel Planning invoeren betaald parkeren blok 2 van 12 september 2025.	
27-03-2025	M156 Mariaplaats toegang tot de Westpoort van de stad, maar niet voor gebruikers van een gehandicaptenparkeerplaats versie 2	Bosch, D. (David) (UtrechtNu!)	Talhaoui, M. (Mohamed) (PvdA) Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht) Zwinkels, J.M. (Jantine) (CDA) Passier, C.E. (Charlotte) (Volt) Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren) Pagter, M. de (Marijn) (VVD)	Mobiliteit	27-06-2025	20250916: In de Raadsbrief Afhandeling toezeggingen parkeren en toegankelijkheid voor mensen met fysieke beperking van 9 september 2025 is aangegeven hoe invulling wordt gegeven aan deze motie. Daarmee is deze afgehandeld.	09-09-2025

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 25 september 2025

07-11-2024	M414 Verbeter de 'parkeervergunning onderwijs'	Vasters, J. (Joost) (D66)	Assen. M.H. (Hester) (PvdA) Bode, L. (Linda) (Volt) Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht) Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Mobiliteit	07-02-2025	20250916 In de Raadsbrief Halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren, september 2025 van 12 september 2025 is een update gegeven over de uitvoering van deze motie. In de volgende halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren informeren wij u verder over de voortgang. 20250526 In de raadsbrief stand van zaken uitvoering Parkeren van 18 april 2025 is uw raad geïnformeerd over de huidige stand van zaken rondom de uitvoering parkeren. We informeren u in het najaar in de halfjaarlijkse voortgangsbrief parkeren verder over de voortgang.	
27-06-2024	M245 Geleidestroken vrijhouden	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Zwinkels, J.M. (Jantine) (CDA) Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht) Pagter, M. de (Marijn) (VVD)	Mobiliteit	27-09-2024	250526 In de Raadsbrief terugkoppeling moties Neude van 5 februari 2025 is een update gegeven over het vrijhouden van de geleidestroken op het Neude. V.w.b. Tivoli/Vredenburg verwijderen wij bijna dagelijks	12-03-2025

			Smit, V. (Veerle) (Volt)			fietsen van de geleidestroken om ervoor te zorgen dat mensen met een visuele beperking deze kunnen gebruiken. Er wordt dus actief gehandhaafd. Verder zullen we dit bij het eerstvolgende overleg met Tivoli/Vredenburg aankaarten en hen vragen hier een inspanning op te leveren. 20250312: Afgedaan middels Raadsbrief terugkoppeling moties Neude van 5 februari 2025 20241127 update volgt in raadsbrief Voortgangsrapportage Mobiliteit (Q1 2025) 20240910: Handelen we af via brief over fietsparkeren binnenstad in Q4 2024.	
01-04-2024	M180 Alternatief Ring Utrecht	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks)	Zwinkels, J.M. (Jantine) (CDA) Vasters, J. (Joost) (D66) Passier, C.E. (Charlotte)	Mobiliteit	01-06-2024	20250619 De raad is voor het laatst geïnformeerd over de stand van zaken via de raadsbrief Raad van State uitspraak over Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht van 30 april. Er volgt in	

			(Volt) Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie) Talhaoui, M. (Mohamed) (PvdA) Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter) Nolten, S.J. (Stevie) (BIJ1) Paalman, V. Victor (Horizon)			het najaar weer een update over ARU/Tracébesluit. Aangezien de Raad van State slechts een tussenuitspraak heeft gedaan, is er momenteel nog geen duidelijkheid over het Tracébesluit. In het najaar verwachten we ook meer duidelijkheid te kunnen geven over het vervolgproces en de implicaties van de val van het Kabinet hierop. 20250526 Korte update in raadsbrief Raad van State uitspraak over Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht van 30 april. Update over ARU/ TB volgt waarschijnlijk vlak voor de zomer n.a.v. uitspraak. 20241127 update in raadsbrief weerlegging onjuistheden kamerbrief alternatief ring Utrecht van 20 november 2024 20240910: De Technische	

						Briefing voor leden van de Tweede Kamer d.d. 27 maart 2024, waar we als regio het Alternatief hebben toegelicht, was een openbare aangelegenheid.	
25-04-2024	M170 Kom tot een oplossing met de politie	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Talhaoui, M. (Mohamed) (PvdA) Vasters, J. (Joost) (D66)	Mobiliteit	20-12-2024	20250916 In de Raadsbrief Halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren, september 2025 van 12 september 2025 is een update gegeven over de uitvoering van deze motie. In de volgende halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren informeren wij u verder over de voortgang. 20250526 In de raadsbrief stand van zaken uitvoering Parkeren van 18 april 2025 is uw raad geïnformeerd over de huidige stand van zaken rondom de uitvoering parkeren. We informeren u in het najaar in de halfjaarlijkse voortgangsbrief parkeren verder over de voortgang. 240910 Wordt opgenomen in	

						plan invoeren betaald parkeren (begin 2025).	
25-04-2024	M166 Bereikbaar Utrecht	Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks) Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie) Talhaoui, M. (Mohamed) (PvdA) Vasters, J. (Joost) (D66) Steeg, B. van (Bert) (CDA)	Mobiliteit	20-12-2024	20250916: Deze motie is afgehandeld via het Uitvoeringsprogramma Invoeren Betaald Parkeren 2025-2028 die op 12 september 2025 is gedeeld met de raad. 20250526 In de raadsbrief stand van zaken uitvoering Parkeren van 18 april 2025 is uw raad geïnformeerd over de huidige stand van zaken rondom de uitvoering parkeren. We informeren u in het najaar in de halfjaarlijkse voortgangsbrief parkeren verder over de voortgang. 20241127 Wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma IBP en volgt in Q1 2025	12-09-2025
02-11-2023	M348 Alles op alles voor betere parkeerapp en goede alternatieven	Pagter, M. de (Marijn) (VVD)	Vasters, J. (Joost) (D66) Bosch, D.	Mobiliteit	02-02-2024	20250916 In de Raadsbrief Halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren, september 2025 van 12	12-09-2025

			(David) (UtrechtNu!) Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht) Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht) Steeg, B. van (Bert) (CDA) Talhaoui, M. (Mohamed) (PvdA) Sungur, M. (Mahmut) (DENK) Hessel, Y.H. (Yvonne) (Utrecht Solidair)			september 2025 is uw raad geïnformeerd over de huidige stand van zaken rondom de uitvoering parkeren. De module bezoeker betaalt wordt in het najaar van 2025 uitgerold. Daarmee is deze motie afgehandeld. 20250526 In de raadsbrief stand van zaken uitvoering Parkeren van 18 april 2025 is uw raad geïnformeerd over de huidige stand van zaken rondom de uitvoering parkeren. We informeren u in het najaar in de halfjaarlijkse voortgangsbrief parkeren verder over de voortgang. 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.	
17-07-2025	M487 Jaarlijkse evaluatie met omwonenden	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren) Steeg, B. van (Bert) (CDA) Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Openbare ruimte	17-10-2025		
17-07-2025	M481 Een duik in de Kromme Rijn is ook fijn	Stam, T. (Titus) (PvdA)	Zwanenberg, P. (Pepijn) (groep Zwanenberg) Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter) Stylianou, N. (Nadia) (D66)	Openbare ruimte	17-10-2025		
17-07-2025	M484 Eerst zwemmen, dan verder plannen	Stylianou, N. (Nadia) (D66)	Passier, C.E. (Charlotte)	Openbare ruimte	17-10-2025		

			(Volt) Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter)				
17-07-2025	M478 Muntsluis en Veilinghaven geen officiële zwemplek	Heijne, R. (Rachel) (GroenLinks)	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren) Zwanenberg, P. (Pepijn) (groep Zwanenberg) Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht) Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Openbare ruimte	17-10-2025		
17-07-2025	M479 Ruimere taakstelling beveiligingsbedrijf	Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht)	Openbare ruimte	17-10-2025		
17-07-2025	M480 Vrij en kosteloos Zwemwater	Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Stam, T. (Titus) (PvdA) Snijder, R.E.P.C. (Ruben)	Openbare ruimte	17-10-2025		

			(Student & Starter) Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht) Zwanenberg, P. (Pepijn) (groep Zwanenberg)				
17-07-2025	M476 Ook landschappelijke en cultuurhistorische bomen herplanten naar ecologische waarde	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht) Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht) Zwanenberg, P. (Pepijn) (groep Zwanenberg) Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Openbare ruimte	17-10-2025		
17-07-2025	M472 Moet alle groen langs de BInG?	Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht)	Passier, C.E. (Charlotte) (Volt) Sasbrink, A. (Anne) (Partij	Openbare ruimte			

			voor de Dieren) Stylianou, N. (Nadia) (D66) Zwinkels, J.M. (Jantine) (CDA) Zwanenberg, P. (Pepijn) (groep Zwanenberg)				
10-07-2025	M345 Maak inzichtelijk hoe we Utrecht leefbaar houden	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht)	Openbare ruimte	13-05-2026		
08-05-2025	M185 Weer fossiele reclame via de APV	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Kleinrensink, J. (Julia) (GroenLinks) Zweth, R. van der (Rick) (PvdA) Passier, C.E. (Charlotte) (Volt) Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie) Snijder, R.E.P.C. (Ruben)	Openbare ruimte			

			(Student & Starter) Nolten, S.J. (Stevie) (BIJ1) Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht) Paalman, V. Victor (Horizon) Zwanenberg, P. (Pepijn) (groep Zwanenberg)				
26-09-2024	M402 gezondheidscentrum Marco Pololaan	Ramaker, M.F. (Margreet) (VVD)		Openbare ruimte	26-12-2024	17 juni 2025: Deze motie is beantwoord in de raadsbrief 'Voortgang aanpak bijplaatsingen 2025 en diverse toezeggingen rondom Afval' van 11 juni 2025. 3/3/2025: Terugkoppeling op M402 gezondheidscentrum Marco Pololaan wordt verwerkt in de voorgangsbrief aanpak bijplaatsingen. De planning is om deze raadsbrief te versturen gelijktijdig met de publicatie van de VJN2025.	17-06-2025

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE MOBILITEIT, GROEN EN OPENBARE RUIMTE 25 september 2025

11-07-2024	M364 Denk andersom: Denk eerst aan mensen met een beperking	Bosch, D. (David) (UtrechtNu!)	Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht) Hornsveld, I.S. (Ingeborg) (GroenLinks)	Openbare ruimte	11-10-2024		
25-04-2024	M174 Biodiversiteit bij zelfbeheer	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht) Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie) Nolten, S.J. (Stevie) (BIJ1) Kleinrensink, J. (Julia) (GroenLinks)	Openbare ruimte	28-06-2024	20250602: Afgedaan met raadsbrief evaluatie zelfbeheer groen van 9 april 2025, hierin geven we aan hoe de motie is uitgevoerd.	02-06-2025
02-11-2023	M354 Laat de steigerdoeken een springplank zijn	Oudejans, A.T. (Annemarijn) (Student&Starter)	Zwinkels, J.M. (Jantine) (CDA)	Openbare ruimte	30-06-2024	28 maart 2025: Met het versturen van de raadsbrief Reclametoezeggingen en moties kan de motie worden afgedaan.	
02-11-2023	M352 Vleesreclames uit de openbare ruimte	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Claasen, F. (Fred) (GroenLinks) Dijkstra, G.J.	Openbare ruimte	02-11-2024	28 maart 2025: Met het versturen van de raadsbrief Reclametoezeggingen en moties kan de motie worden afgedaan.	

			(Gert) (EenUtrecht) Nolten, S.J. (Stevie) (BIJ1) Oudejans, A.T. (Annemarijn) (Student&Starter) Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)				
02-11-2023	M351 Alcoholreclames uit de openbare ruimte	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Alblas, K. (Kirsten) (ChristenUnie) Claasen, F. (Fred) (GroenLinks) Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht) Oudejans, A.T. (Annemarijn) (Student&Starter) Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Openbare ruimte	02-11-2024	28 maart 2025: Met het versturen van de raadsbrief Reclametoezeggingen en moties kan de motie worden afgedaan.	

			Sungur, M. (Mahmut) (DENK) Zweth, R. van der (Rick) (PvdA)				
02-11-2023	M344 Uitfaseren lichtmastreclame	Claasen, F. (Fred) (GroenLinks)	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren) Nolten, S.J. (Stevie) (BIJ1) Alblas, K. (Kirsten) (ChristenUnie) Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Openbare ruimte	02-11-2024	28 maart 2025: Met het versturen van de raadsbrief Reclametoezeggingen en moties kan de motie worden afgedaan.	
02-11-2023	M353 Verban gokreclames	Zweth, R. van der (Rick) (PvdA)	Alblas, K. (Kirsten) (ChristenUnie) Claasen, F. (Fred) (GroenLinks) Dijkstra, G.J. (Gert)	Openbare ruimte	02-11-2024	28 maart 2025: Met het versturen van de raadsbrief Reclametoezeggingen en moties kan de motie worden afgedaan.	

			(EenUtrecht) Hessel, Y.H. (Yvonne) (Utrecht Solidair) Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren) Nolten, S.J. (Stevie) (BIJ1) Sungur, M. (Mahmut) (DENK) Passier, C.E. (Charlotte) (Volt) Oudejans, A.T. (Annemarijn) (Student&Starter)				

Openbare lijst van ingekomen stukken voor commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 25 september 2025

Nummer	Ingekomen stuk	Afdoeningsvoorstel
1.	Reactie op de antwoorden van de projectgroep Herinrichting Tuinwijkroute nav onze eerdere opmerkingen op het IPvEFO	De inhoud van deze brief desgewenst te betrekking bij agendapunt 10: Raadsbrief Vaststellen IPvE-FO Herinrichting Tuinwijkroute

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

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	4669
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	25 september 2025
Agendapunt	7
Titel	Raadsvoorstel IPvE/FO Natuurgebied Zuilen
ID	4891
Behandelend ambtenaar	Proosdij, Floris van
Telefoon	0618627576
E-mail	floris.van.proosdij@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Voortman
Beleidsveld	Groen
Referendabel	Ja
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	26 juni 2025
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	**25 september 2025**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststellen Integraal Programma van Eisen / Functioneel Ontwerp Natuurgebied Zuilen

Beleidsveld	Groen
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Floris van Proosdij
Kenmerk	30255876
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

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

1. Het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE/FO) voor Natuurgebied Zuilen vast te stellen, waarmee verder invulling wordt gegeven aan de ambitie om het gebied te ontwikkelen tot een toegankelijk landschap met meer ruimte voor natuur, sport en recreatie, met als belangrijkste uitwerkingen ten opzichte van het startdocument:
   a. de Vechtdijk wordt autovrij tussen de J. M. de Muinck Keizerbrug en de Slotlaan,
   b. er komt een uitkijktoren in het gebied,

   en waarin daarnaast de volgende keuzes zijn opgenomen:
   c. in het kader van dit project wordt nu geen nieuwe oeververbinding over de Vecht gerealiseerd,
   d. het Slingerbos en Manitobabos worden behouden als rustgebied voor plant en dier,
   e. de bestaande oevervegetatie van de Vecht wordt beschermd en behouden.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Het IPvE/FO Natuurgebied Zuilen geeft invulling aan het Startdocument Natuurgebied Zuilen dat in september 2024 door de raad is vastgesteld. Met dit startdocument en IPvE/FO wordt richting gegeven aan de ontwikkeling van het gebied als toegankelijk landschap met ruimte voor groen (natuur), sport en recreatie, zoals in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) geformuleerd. In dit IPvE/FO zijn de doelstellingen en maatregelen uit het startdocument verder uitgewerkt. Hierbij zijn onder andere een aantal maatregelen uitgewerkt waarover de raad bij de vaststelling van het startdocument expliciet aangaf over de uitwerking te willen beslissen, te weten: een onderzoek naar een mogelijke nieuwe oeververbinding over de Vecht, de toekomst van het Slingerbos en Manitobabos, en de inrichting van de Vechtoever en de aanleg van natuurvriendelijke oevers.

Context

Aanleiding

De natuur verkeert wereldwijd in crisis. Klimaatverandering en andere invloeden leiden tot afname van biodiversiteit en het verdwijnen van natuur. Utrecht wil een stad zijn waar natuur en mens in balans zijn – groen en natuurinclusief. Tegelijk groeit de stad: steeds meer mensen willen er wonen, werken, studeren of op bezoek komen. Om deze gezonde groei mogelijk te maken, zet Utrecht in op voldoende toegankelijke, openbare groene ruimtes. Plaatsen waar de natuur kan bloeien en bewoners kunnen ontspannen in het groen

In de omgevingsvisie van Utrecht (de Ruimtelijke Strategie Utrecht of RSU 2040) is het principe van gezonde groei voor Utrecht geformuleerd. In dat kader is de ambitie vastgelegd om 440 hectare groen in de stad toe te voegen. Groen is van groot belang voor de biodiversiteit; planten, bomen en dieren hebben leefruimte nodig in de stad. Daarnaast is voldoende biodivers groen in de stad van cruciaal belang voor de gezondheid van onze inwoners. Groen in en om de stad geeft Utrechters de mogelijkheid om te ontspannen, zorgt voor verkoeling, wateropvang en schone lucht. Natuurgebied Zuilen heeft een grote potentie om mensen dichter bij de natuur te brengen én de biodiversiteit te versterken. Daarom is in de RSU vastgelegd dat het gebied ingericht wordt als “toegankelijk landschap met een programma voor groen (natuur), sport en recreatie” (RSU p. 150).

In het Coalitieakkoord Investeren in Utrecht 2022-2026 is afgesproken om tot 2032 een aantal parken aan de stad toe te voegen, waaronder Natuurgebied Zuilen, en zijn middelen gereserveerd voor het gebied als één van de icoonprojecten van de stad. In 2022 is een eerste toekomstbeeld opgesteld en gepubliceerd. Op basis van de reacties op dit stuk is besloten om een pas op de plaats te maken en is met een werkgroep van bewoners, betrokkenen én ambtenaren gezamenlijk een nieuw toekomstbeeld (startdocument) voor het gebied gemaakt.

Op 26 september 2024 is het startdocument Natuurgebied Zuilen door de gemeenteraad vastgesteld. Met dit besluit zijn de kaders voor de ontwikkeling van het natuurgebied door de raad vastgelegd. De volgende stap in de ontwikkeling van het gebied is het uitwerken van dit startdocument tot een Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE/FO). Sommige onderdelen van de plannen zijn in het startdocument al heel concreet en precies beschreven, andere onderdelen vroegen nog om een nadere uitwerking. De belangrijkste hiervan waren:

- De aanpassing van de verkeerssituatie op de Vechtdijk
- Het van bewoners afkomstige idee om een uitkijktoren in het gebied te realiseren

Bij de vaststelling van het startdocument heeft de raad bovendien gevraagd om het IPvE/FO op een drietal onderwerpen waar nog discussie over bestond opnieuw aan de raad voor te leggen. Het ging hierbij om:

- Een afweging over een mogelijke nieuwe oeververbinding over de Vecht op basis van een haalbaarheidsonderzoek
- Het mogelijk toegankelijk maken van het Slingerbos en Manitobabos versus de aanwezige natuurwaarden
- Een mogelijke nieuwe inrichting van de Vechtoever (herstel historische Jaagpad tot Oud Zuilen, aanleg van natuurvriendelijke oevers, realisatie van aanlegsteigers voor kano’s) versus aantasting van bestaande oevervegetatie

Bij alle drie deze onderdelen uit het startdocument is in de uitwerking om een zorgvuldige afweging en goede onderbouwing van de in het IPvE/FO uitgewerkte voorstellen gevraagd.

Juridische context
Dit besluit is niet gericht op rechtsgevolgen. Er is na vaststelling geen bezwaar of beroep mogelijk. Het college heeft op verzoek van de raad bij vaststelling van het startdocument vanwege de voorgeschiedenis van dit project de toezegging gedaan het vaststellen van het IPvE/FO aan de raad te laten, in afwijking van (de interne werkinstructie van) het Utrechtse Plan Proces (UPP) voor complexe ruimtelijke projecten.

Beslistermijn
Om uiterlijk in 2027 te kunnen starten met de uitvoering van deze ontwikkeling moet in 2025 een besluit genomen worden over het IPvE/FO.

Beoogd effect
Natuurgebied Zuilen heeft een grote potentie om de natuur een boost te geven én mensen dichter bij de natuur te brengen. Met de uitwerking van het startdocument in een IPvE/FO wordt verdere invulling gegeven aan de doelstellingen voor het gebied uit het startdocument: deze dragen bij aan het versterken van de biodiversiteit in Utrecht en het verbeteren van de mentale en fysieke gezondheid van Utrechters.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan uw raad
- Brief van februari 2022 waarin de start van het participatietraject richting het (eerste) toekomstbeeld werd aangekondigd
- Memo van 5 juli 2022 over de beantwoording van een inwonersbrief over participatie rond het eerste toekomstbeeld
- Brief van 29 september 2022 waarin werd gemeld dat de concept visie voor Natuurgebied Zuilen voor inspraak was vrijgegeven
- Brief van 9 maart 2023 over de voortgang van diverse vergroeningsprojecten waaronder Natuurgebied Zuilen
- Brief van 28 november 2023 over de rapportage van de reacties op de eerste visie voor Natuurgebied Zuilen
- Brief van 3 september 2024 waarin de raad is geïnformeerd over de afspraken met de pachter van de landbouwpercelen in Natuurgebied Zuilen
- Raadsbesluit van 26 september 2024 over het Startdocument Natuurgebied Zuilen, waarbij de volgende moties en amendementen zijn aangenomen of overgenomen:
  - A162 Waterkwaliteit natuurvriendelijke oevers en beheer watergangen (aangenomen): leg bij de planuitwerking de nadruk op de realisatie van natuurvriendelijke oevers *in* het gebied en niet langs de Vecht, en streef het maximale aantal km natuurvriendelijke oevers en voedselhagen in het gebied na
  - M385 Bescherm de oevervegetatie (tegen de impact van jaagpad en steiger) (aangenomen): hou bij de uitwerking van het herstel van het Jaagpad langs de Vecht en de realisatie van een aanlegsteiger voor kano's rekening met de bestaande oevervegetatie
  - M386 IpvE (overgenomen): stuur het IPvE/FO voor Natuurgebied Zuilen als raadsvoorstel naar de raad

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE/FO) voor Natuurgebied Zuilen vast te stellen, waarmee verder invulling wordt gegeven aan de ambitie om het gebied te ontwikkelen tot een toegankelijk landschap met meer ruimte voor natuur, sport en recreatie, met als belangrijkste uitwerkingen ten opzichte van het startdocument: a. de Vechtdijk wordt autovrij tussen de J. M. de Muinck Keizerbrug en de Slotlaan, b. er komt een uitkijktoren in het gebied,

	en waarin daarnaast de volgende keuzes zijn opgenomen: c. in het kader van dit project wordt nu geen nieuwe oeververbinding over de Vecht gerealiseerd, d. het Slingerbos en Manitobabos worden behouden als rustgebied voor plant en dier, e. de bestaande oevervegetatie van de Vecht wordt beschermd en behouden.
Argumenten	
1.1	Met dit IPvE/FO wordt verder invulling gegeven aan de ambities voor Natuurgebied Zuilen, zoals vastgelegd in het Startdocument Natuurgebied Zuilen
	Het IPvE/FO vormt een belangrijke volgende stap in de ontwikkeling van Natuurgebied Zuilen, in lijn met de ambities voor het gebied uit de RSU en het Startdocument. De zes doelstellingen voor het gebied uit het Startdocument – variërend van meer ruimte voor natuur en erfgoed tot betere toegankelijkheid en recreatiemogelijkheden – zijn in dit IPvE/FO verder uitgewerkt. Naast de in het startdocument reeds vrij precies beschreven maatregelen heeft ook op een aantal onderdelen een nadere uitwerking plaatsgevonden, waaronder een autovrije Vechtdijk en een uitkijktoren. Dit functioneel inrichtingsplan biedt zo een stevige basis voor het opstellen van een Voorlopig en Definitief Ontwerp, waarmee de realisatie van Natuurgebied Zuilen daadwerkelijk kan beginnen.
1.2	Een autovrije Vechtdijk draagt in grote mate bij aan de ontwikkeling van het gebied als prettige verblijfsplek voor fietsers en wandelaars
	Na onderzoek (zie bijlage) van de drie varianten ((fietsstraat / éénrichtingsverkeer / autovrij) voor een aangepaste verkeerssituatie op de Vechtdijk uit het startdocument is de conclusie dat de variant autovrij haalbaar én wenselijk is. De Vechtdijk wordt autovrij vanaf de onderdoorgang van de J. M. de Muinck Keizerbrug tot de Slotlaan. Deze optie creëert de meest verkeersveilige situatie voor fietsers en voetgangers, maakt het mogelijk om de westelijke afrit van de Franciscusdreef te laten vervallen voor autoverkeer en creëert meer ruimte en een hogere verblijfskwaliteit voor de entreezone Gemaal De Klop. Daarmee wordt de Vechtdijk veel meer betrokken bij het gebied en vormt deze straks een belangrijke pijler van het toekomstige Natuurgebied Zuilen als prettige verblijfsplek voor fietsers en wandelaars.
1.3	Een uitkijktoren geeft Natuurgebied Zuilen een publiekstrekker voor jong en oud
	Tijdens het uitwerken van het startdocument bestond onder bewoners enthousiasme voor een uitkijktoren in het gebied. Een uitkijktoren is destijds ook opgenomen in het alternatieve bewonersplan voor de ontwikkeling van Natuurgebied Zuilen. Bij het ontwerpend onderzoek voor het functioneel ontwerp is dit idee daarom meegenomen en onderzocht op haalbaarheid en wenselijkheid. Hierbij zijn randvoorwaarden zoals locatie, uitstraling, beheer, (sociale) veiligheid en (ecologische) inpassing opgehaald. Daarnaast is een uitkijktoren financieel geraamd. Het idee voor een uitkijktoren is vervolgens in de peiling over het functioneel ontwerp meegenomen. Hieruit bleek dat voldoende deelnemers aan de peiling een uitkijktoren in het gebied van toegevoegde waarde vinden. Ook de bewonersgroep die het oorspronkelijke idee hadden geopperd reageerden positief. Voor nu wordt uitgegaan van een houten toren van circa 25 meter. De toren wordt in het detailontwerp nader gedetailleerd. Een uitkijktoren kan een publiekstrekker voor jong en oud in het gebied worden, en daarmee in belangrijke mate bijdragen aan de doelstellingen uit het startdocument om het erfgoed beter zichtbaar en beleefbaar te maken, meer mogelijkheden te bieden om te wandelen, sporten en spelen, én het gebied beter vindbaar te maken.

1.4	<u>Door voor nu af te zien van een kostbare nieuwe oeververbinding over de Vecht ontstaat financiële ruimte om alle overige maatregelen uit het IPvE/FO te realiseren</u>
	Eén van de ambities uit de bestuurlijke opdracht van het project Natuurgebied Zuilen is het verbeteren van verbinding tussen het gebied en de wijk Zuilen. In de eerste visie voor het gebied uit 2022 is een brug over de Vecht als mogelijkheid genoemd. Dit voorstel riep destijds veel reacties op. In het startdocument is nog geen definitieve richting bepaald voor deze ambitie, mede doordat de inpasbaarheid, kosten en juridische kaders nog onduidelijk waren. Daarom is besloten eerst aanvullend onderzoek te doen naar de haalbaarheid van verschillende varianten van een nieuwe oeververbinding, waaronder een brug of een pont. Dit onderzoek heeft acht mogelijke varianten opgeleverd, verdeeld over twee locaties benoemd in het startdocument. Op basis van landschappelijke, cultuurhistorische, ecologische en recreatieve criteria zijn drie varianten verder onderzocht en geraamd: • Een beweegbare brug (€4,4 miljoen) • Een vaste lage brug (€3,3 miljoen) • Een onbemande pont (€1,6 miljoen) Uit de analyse blijkt dat, gezien het beschikbare budget, géén van deze varianten een gunstige kosten-batenverhouding heeft binnen de context van dit project. Geen nieuwe oeververbinding levert een besparing op van minimaal €1,6 miljoen dat in het voorliggende IPvE/FO besteed is aan het realiseren van veel andere maatregelen die de doelstellingen uit het startdocument helpen realiseren.
1.5	<u>Het afgesloten houden van het Slingerbos en Manitobabos zorgt voor het behoud van een waardevol rustgebied voor flora en fauna in de omgeving</u>
	In het Startdocument is de ambitie opgenomen om de historische rondwandelingen in het gebied uit te breiden met een route rond de sportvelden aan de 2e Polderweg via het zogenaamde ‘rondje Slingerbos-Manitobabos’. Het Slingerbos en Manitobabos zijn al lange tijd ontoegankelijk voor de mens, en daardoor op dit moment een rustgebied voor flora en fauna. Omdat de impact van een wandelpad op de aanwezige natuurwaarden nog onduidelijk was, heeft de raad bij de vaststelling van het startdocument opgeroepen tot een zorgvuldige afweging bij de verdere uitwerking van deze route. Uit het ontwerpend onderzoek bij de uitwerking van het FO blijkt dat de kwaliteit van een rondwandeling rond de sportvelden beperkt is, terwijl de aanleg door aanwezigheid van meerdere watergangen relatief hoge kosten met zich mee brengt. De combinatie van hoge kosten en lage meerwaarde, maakt het behoud van het gebied als rustgebied voor plant en dier een logische keuze. Als waardevol alternatief is een groene rondwandeling rond het volkstuincomplex Ons Genot verkend. Deze route is technisch eenvoudiger te realiseren, brengt lagere kosten met zich mee en versterkt bovendien de verbinding tussen het gebied en het bedrijventerrein Overvecht. Het Slingerbos-Manitobabos afgesloten houden sluit aan bij het verzoek van uw raad om de natuurwaarden zorgvuldig te wegen. Tegelijkertijd blijft de ambitie voor versterking van het wandelnetwerk behouden, maar op een beter passende locatie.
1.6	<u>Door het ontwerp van de wandelverbinding met Oud Zuilen en de focus op natuurvriendelijke oevers *in* het gebied blijft de bestaande oevervegetatie langs de Vecht zoveel mogelijk behouden</u>
	De Vecht is eeuwenlang de levensader van de stad geweest en werd druk bevaren. Om zeilschepen, bij gebrek aan wind, en trekschuiten toch te kunnen laten varen was er een jaagpad langs de oever aangelegd. Dat is deels nog

	aanwezig. In het startdocument is de ambitie geformuleerd om het jaagpad te herstellen tot Oud Zuilen. In de aangenomen motie 385 riep de raad op om bij de uitwerking van deze ambitie rekening te houden met de bestaande oevervegetatie langs de Vecht. Uit de planuitwerking blijkt dat het noordelijke deel van de Vechtdijk een te smal profiel heeft om hier het jaagpad te herstellen zonder schade aan de waardevolle oevervegetatie. Daarom wordt alleen het nog aanwezige jaagpad langs het zuidelijk deel van de Vechtdijk verbeterd, en op een andere wijze, via het gebied zelf, een doorgaande wandelroute richting Oud Zuilen gerealiseerd. Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruikgemaakt van bestaande wandelpaden. Door de gehele Vechtdijk langs het gebied autovrij te maken, wordt bovendien gezorgd voor een prettiger omgeving voor fietsers én wandelaars op en langs de Vechtdijk. Daarnaast bevat het startdocument de ambitie om natuurvriendelijke oevers aan te leggen, zowel in het gebied én langs de Vecht. Bij de vaststelling van het startdocument is via amendement A162 door de raad aangegeven dat dit niet ten koste mag gaan van de bestaande beschoeiing aan de oever. Omdat natuurvriendelijke oevers ruimte vragen en het profiel van de Vechtdijk beperkt is, is ervoor gekozen langs de Vecht niet te realiseren. Binnen het gebied zelf is gezocht naar een evenwichtige inpassing van natuurvriendelijke oevers, met aandacht voor zowel ecologische waarde als de belangen van de pachter. Hierbij is ook gekeken naar gunstige ligging ten opzichte van zonlicht (bezonning), aangezien schaduw de effectiviteit van natuurvriendelijke oevers beperkt. Onder deze randvoorwaarden is het mogelijk gebleken om circa 2,3 km natuurvriendelijke oeverzones binnen het gebied te realiseren
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>Een autovrije Vechtdijk heeft gevolgen voor het autoverkeer in de omgeving</u>
	Het autovrij maken van de Vechtdijk heeft gevolgen voor het autoverkeer op en rond de Vechtdijk. In de peiling over het functioneel ontwerp is door sommige belanghebbenden zorg uitgesproken over deze gevolgen: onder andere over een toename aan bestemmingsverkeer voor de Groenweg (gemeente Stichtse Vecht) door de dorpskern van Oud Zuilen. Bij het ontwerpend onderzoek en bij het ophalen van input op de ontwerprichting in het FO zijn deze zorgen goed gewogen en beoordeeld. De Vechtdijk tot Oud Zuilen bevat geen adressen, dus de aanpassing treft geen bestemmingsverkeer op de Vechtdijk zelf. Bovendien is uit verkeersonderzoek gebleken dat gemiddeld slechts 500 motorvoertuigen per dag gebruikmaken van de Vechtdijk. Hiervan is slechts een deel bestemmingsverkeer voor het dorp Oud Zuilen: een relatief groot deel betreft lesvoertuigen. Ook de ontsluiting van Oud Zuilen komt met deze maatregel niet onder druk te staan: het aantal motorvoertuigen is zeer beperkt, en Oud Zuilen blijft goed bereikbaar via de Zuilenselaan. De maatregel is ook besproken met de nood- en hulpdiensten, de gemeente Stichtse Vecht, de dorpscommissie Oud Zuilen en de Fietsersbond. Allen zijn positief over het voorstel. Ook zijn zorgen geuit over de bereikbaarheid van de percelen in het gebied voor de gebiedspartner en beheerder. Hiervoor wordt bij de uitwerking bekeken welke maatregelen hier nodig zijn, te denken valt aan een ontheffing.
1.2	<u>De verbinding tussen het gebied en Zuilen wordt (voorlopig) niet verbeterd</u>
	Door de keuze om een oeverbinding over de Vecht in het kader van dit project nu niet te realiseren, wordt een ambitie uit de bestuurlijke opdracht ("verbeter de verbinding met Zuilen") niet gerealiseerd. Hiermee wordt ook het idee om veerpont over de Vecht te realiseren losgelaten: een oplossing die tot nu toe steeds op het meeste draagvlak uit de omgeving kon rekenen.

	Een nieuwe oeververbinding wordt wel nog steeds van toegevoegde waarde beschouwd voor de verbinding van Zuilen met het toekomstige natuurgebied. Daarom wordt nog bekeken hoe en op welke manier een mogelijke nieuwe oeververbinding in de toekomst alsnog haalbaar kan zijn. Hiervoor biedt het onderzoek veel nuttige informatie voor een toekomstige afweging.
1.3	Mogelijke kansen voor natuurontwikkeling in het Manitobabos worden niet benut
	Doordat het Manitobabos niet wordt ontsloten, wordt geen nieuwe inrichting en ook geen beheerplan voor het Manitobabos uitgewerkt. Het Manitobabos valt hiermee in zijn geheel buiten de scope van de ontwikkeling van Natuurgebied Zuilen. Hierdoor worden mogelijk kansen voor natuurontwikkeling in het Manitobabos met een nieuwe inrichting en een bijbehorend beheerplan ook niet benut. Door maximaal in te zetten op het realiseren van de natuurdoelen op de percelen in het gebied waar nieuwe natuur wordt ontwikkeld, het natuurinclusiever maken van de landbouw, het creëren van grotere rustgebieden in het parkbos, en een beheerplan voor het gehele gebied, wordt in Natuurgebied Zuilen zelf flink ingezet op natuurontwikkeling.
1.4	Kansen om natuurvriendelijke overs langs de Vecht te realiseren worden niet benut
	Door de focus te leggen op de realisatie van natuurvriendelijke oevers *in* het gebied, en niet langs de Vecht, worden binnen dit project in totaal minder natuurvriendelijke oevers gerealiseerd. Door in het gebied te zoeken naar de maximale potentie aan natuurvriendelijke oevers, en langs de Vecht te kiezen voor behoud van de bestaande vegetatie en aanwezige natuurwaarden, wordt nog steeds gekozen voor versterking van de natuur in het gebied en langs de Vecht.

Financiën

De maatregelen uit dit document (IPvE/FO) zijn globaal geraamd. Op basis hiervan worden de totale kosten (plankosten en uitvoeringskosten) voor het project geschat op circa €8 miljoen.

De plankosten (€1,6 miljoen) voor de ontwikkeling van het gebied worden gedekt uit het programma Aantrekkelijke Groene Leefomgeving en Erfgoed, doelstelling ‘extra groen’ (Meerjaren Groen Programma). Vanuit ditzelfde programma is onder de doelstelling ‘water en rioleringssysteem’ binnen het uitvoeringsprogramma Water en Riolering een bijdrage (€200.000,-) voor het project gereserveerd.

Voor de uitvoeringskosten is in het coalitieakkoord 2022-2026 een investeringskrediet van € 5 miljoen beschikbaar gesteld, ook als onderdeel van het programma Aantrekkelijke Groene Leefomgeving en Erfgoed.

Om de totale kosten van het project te dekken wordt daarnaast een beroep gedaan op twee externe middelen: de provinciale subsidieregeling ‘Groen Groeit Mee’ (max. €1 miljoen) en een bijdrage (ca. €200.000,-) vanuit het Programma Gezond Water van de Gemeente Utrecht in samenwerking met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). Wanneer deze externe middelen niet worden toegekend, zullen in het detailontwerp aanpassingen worden gedaan waarmee het ontwerp alsnog binnen de beschikbare dekking past, of moet naar aanvullende bronnen worden gezocht. Omdat het IPvE voldoet aan subsidievoorwaarden van beide programma’s en er voldoende middelen binnen de (subsidie)programma’s beschikbaar zijn, is de inschatting dat de kans klein is dat deze middelen niet worden toegekend.

Vervolg

Na vaststelling van dit IPvE/FO wordt het FO in 2026 verder uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp (VO) en een Definitief Ontwerp (DO). Het VO wordt in deze fase nog een keer getoetst bij de omgeving. Hierna start de voorbereiding van de uitvoering, waarbij een aannemer wordt gezocht en

een planning voor de uitvoering van de werkzaamheden wordt bepaald. De verwachting is dat in de 2e helft van 2027 de werkzaamheden kunnen starten. Omdat de uitvoering gefaseerd is en van vele factoren in het gebied afhankelijk (denk aan plantseizoen en broedseizoen) zal de oplevering van de laatste werkzaamheden naar verwachting pas in 2029 zijn.

Samen stad maken

In deze fase van het project is volgens het Samen Stad Maken beleid het Kompas voor Zeggenschap gehanteerd om een passende samenwerkingsvorm te kiezen. In de vorige fase was een kleine werkgroep intensief betrokken bij het opstellen van het startdocument. De raad heeft met de vaststelling van het startdocument de kaders voor de uitwerking vastgelegd. Er is daarom niet opnieuw over alle onderwerpen samenwerking met Utrechters gezocht, maar alleen over onderwerpen waarin in het IPvE/FO nog keuzes moesten worden gemaakt. Ook was het belangrijk om, na een intensief traject met een kleine groep betrokkenen in de aanloop naar het startdocument, in deze fase het brede geluid op te halen over de onderwerpen waar nog ruimte was voor input uit de omgeving.

De samenwerking had twee doelen: enerzijds bepaalde onderdelen van het ontwerp bespreken met relevante stakeholders uit de omgeving om input op te halen over de ontwerprichting: denk aan toegankelijkheid met de SOLGU, of sportvoorzieningen met sportverenigingen in de omgeving. Anderzijds input op bepaalde onderdelen ophalen bij een bredere groep bewoners en toekomstige gebruikers, denk aan de invulling van de entreezones of het voorstel om een uitkijktoren in het gebied te realiseren. Op deze manier is input opgehaald waarmee de raad een goede, brede belangenafweging kan maken. De samenwerkingsvorm ‘peilen’ kwam hierbij als passende samenwerkingsvorm naar voren. Dit alles is van tevoren in het bijgevoegde samenwerkingsplan uitgewerkt.

De peiling vond zoals gezegd op 2 manieren plaats:
- Een-op-een gesprekken met relevante stakeholders
- Een online enquête via DenkMee, ook ter plekke afgenomen in (Oud) Zuilen, Overvecht en het natuurgebied zelf

Met 1-op-1 stakeholders is in elk geval over de volgende thema’s gesproken:
- De afstemming van het landbouwkundig gebruik en de ontwikkeling van het gebied
- Het watersysteem in het gebied
- Toegankelijkheid voor bezoekers met een beperking
- De verkeerssituatie op de Vechtdijk
- Sportvoorzieningen in het gebied
- Het verbeteren van de verbinding met het bedrijventerrein Overvecht

Alle input uit de 1-op-1 gesprekken is getoetst op haalbaarheid, beleid, kosten en of deze passen binnen de doelstellingen van het startdocument.

In de DenkMee enquête zijn over de volgende thema’s vragen gesteld:
- De inrichting van de entreezones
- Sport- en speelementen
- De onderdoorgang van de J. M. de Muinck Keizerbrug
- Een uitkijktoren in het gebied

De peiling was kwalitatief van aard en gericht op het ophalen van belangen, niet enkel op populariteit van maatregelen. In totaal is de DenkMee enquête 2029 keer ingevuld. De input uit de enquête is gebruikt om het type zitmeubilair, sport- en speelvoorzieningen en maatregelen om de onderdoorgang van de Muinck Keizerbrug veiliger te maken in het ontwerp te kiezen en om het idee voor een uitkijktoren te toetsen.

Een uitgebreid verslag van de samenwerking, inclusief een terugkoppeling over alle input die is opgehaald en op welke wijze de input is verwerkt in het IPvE/FO is te vinden in het bijgevoegde samenwerkingsverslag. Alle deelnemers aan de 1-op-1 gesprekken hebben een individuele terugkoppeling ontvangen over hoe de input is verwerkt.

Communicatie
Er is een webpagina over het project ingericht en een e-mailadres. Een grote groep geïnteresseerden wordt regelmatig per mail geïnformeerd. Deze groep is na de peiling nog weer behoorlijk gegroeid (in totaal op moment mailinglijst van circa 1800 geïnteresseerden).

De DenkMee enquête is onder de aandacht gebracht via de mailinglijst, een wijkbericht (verspreidingsgebied Zuilen-Overvecht, circa 3000 adressen), borden met een QR-code in het gebied en posters op diverse plekken in (Oud) Zuilen en Overvecht, een betaalde campagne via sociale media (met een nadruk op Overvecht) en fysieke aanwezigheid in (Oud) Zuilen, Overvecht en het natuurgebied zelf.

Er wordt na de zomer een publieksversie van dit IPvE/FO gepubliceerd via de website en de mailinglijst van het project. In september 2025 is een brede informatiebijeenkomst over het IPvE/FO en de resultaten van de peiling georganiseerd.

Referendabel
De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen
Bijlage besluitvorming:
- IPvE/FO Natuurgebied Zuilen

Bijlagen informatief:
- Samenwerkingsplan IPvE/FO Natuurgebied Zuilen
- Samenwerkingsverslag IPvE/FO Natuurgebied Zuilen
- Onderzoek haalbaarheid verbinding over de Vecht bij Natuurgebied Zuilen

Natuurgebied Zuilen

Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp
Juni 2025



Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
Aanleiding 4
Doel 4
Aanpak 6
Samenwerking met de omgeving 6
Beleidskader 7
2. Het gebied 9
Plangebied 9
Historie 9
Huidige situatie 10
3. Uitgangspunten 16
Landschap en erfgoed 16
Natuur en water 17
Landbouw 17
Recreatie en sport 18
Bereikbaarheid 19
4. Functioneel ontwerp en toelichting 20
Landschap en erfgoed 22
Natuur en water 23
Landbouw 27
Recreatie en sport 28
5. Projectbeheersing 42
Financiën 42
Beheer 42
Onderzoeken en vergunningen 44
Vervolg en planning 44
Bijlagen 45
Bijlage 1: samenwerkingsverslag 45
Bijlage 2: samenwerkingsplan 45
Bijlage 2: onderzoek oeververbinding Natuurgebied Zuilen 45

Samenvatting

Net voorbij Overvecht begint Natuurgebied Zuilen, een groene parel langs de Vecht. Je waant je in een andere wereld: Slot Zuylen, bossen, platteland en water. Hier verstilt de stad en vind je ruimte en rust.

Straks is het gebied beter bereikbaar vanuit de stad. We maken een nieuwe oversteek over de Franciscusdreef en we maken de Vechtdijk veiliger voor fietsers en voetgangers. Bij de ingangen van het gebied kunt u straks picknicken en informatie vinden over de geschiedenis van het gebied. Ook kunt u hier uw fiets parkeren.

In het gebied is wandelen en hardlopen mogelijk langs één van de meerdere (gemarkeerde) routes. Daarnaast kunnen kinderen spelen of kunt u gewoon lekker struinen door het open veld. De koeien die nu in de wei staan, zijn er straks nog steeds. Net als de ooievaars, de hazen en de kievieten. Er komen meer bomen, hagen en de akkers worden kleurrijker. De stilte, de rust, de vergezichten en het uitzicht op het slot blijven.



Luchtfoto van het gebied

Op 26 september 2024 stelde de gemeenteraad van Utrecht het Startdocument Natuurgebied Zuilen vast. Met dit besluit gaf de raad richting aan de toekomst van het gebied. Dit was een belangrijke mijlpaal in een proces om tot een toekomstperspectief voor Natuurgebied Zuilen te komen. Het startdocument is nu uitgewerkt tot een Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE/FO).

In de Utrechtse omgevingsvisie is de ambitie opgenomen om Natuurgebied Zuilen te ontwikkelen tot een toegankelijk landschap met meer ruimte voor groen (natuur), sport en recreatie. In het startdocument is deze ambitie uitgewerkt tot zes leidende principes voor de toekomst van het gebied. We ontwikkelen het gebied met oog voor wat Natuurgebied Zuilen nu al een plek maakt waar Utrechters graag komen. We brengen de cultuurhistorie nog meer onder de aandacht. We kiezen voor een nieuwe balans tussen landbouw en natuur: door meer verschillende soorten bomen, bloemen, planten, insecten en andere dieren de

ruimte te geven, maar ook door de landbouw natuurinclusief te maken. We creëren meer ruimte en mogelijkheden voor bezoekers om te wandelen, van de natuur te genieten, te sporten én de cultuurhistorie te ervaren. Daarbij kiezen we voor een uitgekiende zonering: aan de randen van het gebied maken we ruimte en mogelijkheden om te picknicken of te spelen, en in het gebied faciliteren we wandelen en genieten van de rust en de natuur. Tot slot verbinden we het gebied beter met de omgeving.

Deze leidende principes zijn in dit IPvE/FO verder uitgewerkt tot een eerste (functioneel) ontwerp aan de hand van de thema's landschap en erfgoed, natuur en water, landbouw, recreatie en sport, en bereikbaarheid.

In het startdocument is al veel uitgewerkt. Bij het opstellen van het functioneel ontwerp lag de nadruk daarom op het invullen van de onderdelen die nog niet precies in het startdocument waren beschreven. De belangrijkste uitwerkingen die dit heeft opgeleverd zijn: we maken de Vechtdijk autovrij, laten de westelijke afrit van de Franciscusdreef voor autoverkeer vervallen, behouden het Slingerbos-Manitobabos als rustgebied maar creëren een nieuwe wandelronde rondom tuindersvereniging Ons Genot, realiseren in het kader van dit project geen nieuwe oeververbinding en beschermen de oevervegetatie van de Vecht, we realiseren een sportzone bij de Manitobadreef en richten deze in als fietsstraat, we hebben de invulling en uitstraling van de entreezones verder uitgewerkt en tot slot komt er een uitkijktoren in het gebied als trekker voor jong en oud.

In deze fase van het project is volgens het nieuwe Samen Stad Maken beleid het 'Kompas voor Zeggenschap' gehanteerd om een passende samenwerkingsvorm te kiezen. We hebben via de samenwerkingsvorm 'peilen' op specifieke onderdelen van het ontwerp input uit de omgeving opgehaald en waar mogelijk verwerkt.

Het ontwerp is geraamd. Om de totale kosten van het project te financieren wordt onder andere een beroep gedaan op twee externe financieringsbronnen (subsidies). Wanneer deze subsidies niet worden toegekend, zullen in het detailontwerp aanpassingen worden gedaan waarmee het ontwerp alsnog binnen de beschikbare financiering past, of naar aanvullende bronnen worden gezocht.

Na vaststelling van dit IPvE/FO werken we in 2026 een detailontwerp uit, dat we een laatste keer toetsen bij de omgeving. Onderdeel van dit detailontwerp is ook een beheerplan en een sluitende beheerkostenbegroting voor het gehele gebied. Dit beheerplan werken we samen met de pachter en sinds begin 2025 lokale gebiedspartner en natuurbeheerder in het gebied uit. Hierna start de voorbereiding van de uitvoering van de werkzaamheden die naar verwachting in de 2^{e} helft van 2027 zullen starten.

Van dit IPvE/FO wordt ook een publiekssamenvatting gemaakt. Dit is een uitgebreide en gemakkelijk leesbare samenvatting van dit document.

1. Inleiding

Aanleiding

Op 26 september 2024 stelde de gemeenteraad van Utrecht het Startdocument Natuurgebied Zuilen vast. Met dit besluit gaf de raad richting aan de toekomst van het gebied. Dit was een belangrijke mijlpaal in een proces dat al ruim vijf jaar duurt om tot een toekomstperspectief voor Natuurgebied Zuilen te komen.

Utrecht wil een groene en natuurinclusieve stad zijn. Door klimaatverandering en andere oorzaken neemt de biodiversiteit af en verdwijnt steeds meer natuur. Tegelijkertijd is Utrecht populair. Een gewilde plek om te wonen, te werken, te studeren en te bezoeken. Utrecht vangt de groei op door in te zetten op ‘gezonde groei’. Eén van de belangrijkste voorwaarden voor gezonde groei is de aanwezigheid van voldoende bereikbare openbare groene gebieden. Waar de natuur floreert en Utrechters ontspannen en recreëren.

In 2019 is de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 vastgesteld. In deze omgevingsvisie van Utrecht is het principe van gezonde groei voor de stad geformuleerd. Utrecht investeert daarom in het groen: kwalitatief én kwantitatief. Zo is in de RSU de ambitie opgenomen om Natuurgebied Zuilen te ontwikkelen tot een toegankelijk landschap met meer ruimte voor groen (natuur), sport en recreatie.

In 2022 is een eerste toekomstbeeld voor het gebied opgesteld. Hier was veel kritiek op: bewoners waren bang dat de bestaande waarden van het gebied verloren zouden gaan. Daarom is begin 2023 een pas op de plaats gemaakt: er is een werkgroep samengesteld van bewoners en ambtenaren om gezamenlijk een nieuw plan voor het gebied te maken. Dit proces resulteerde in september 2024 in het Startdocument Natuurgebied Zuilen. Dit startdocument is nu uitgewerkt tot een Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE/FO).

Doel

Natuurgebied Zuilen voelt voor bezoekers nu soms wat verborgen. De Utrechters die het gebied al weten te vinden waarderen het landschap, de aanwezige dieren en de cultuurhistorie die de plek ademt, maar te weinig Utrechters (met name uit Overvecht, terwijl Natuurgebied Zuilen ín Overvecht ligt) maken gebruik van het gebied; het is op dit moment een beetje een verborgen parel.



Natuurgebied Zuilen bij zonsondergang

We maken van deze verborgen parel een schitterende parel. Dit doen we met oog voor wat Natuurgebied Zuilen nu al een plek maakt waar Utrechters graag komen. We brengen de cultuurhistorie nog meer onder de aandacht. We kiezen voor een nieuwe balans tussen landbouw en natuur: door meer verschillende soorten bomen, bloemen, planten, insecten en andere dieren de ruimte te geven, maar ook door de landbouw natuurinclusief te maken. We creëren meer ruimte en mogelijkheden voor bezoekers om te wandelen, van de natuur te genieten, te sporten én de cultuurhistorie te ervaren. Daarbij kiezen we voor een uitgekiende zonering: aan de randen van het gebied maken we ruimte en mogelijkheden om te picknicken of te spelen, en in het gebied faciliteren we wandelen en genieten van de rust en de natuur. Tot slot verbinden we het gebied beter met de omgeving. In het startdocument zijn deze ambities samengevat in 6 leidende principes voor de toekomst van het gebied:

1. Het erfgoed is beter zichtbaar en beleefbaar
2. De natuur heeft veel meer ruimte
3. Landbouw is nog steeds aanwezig en is natuurinclusief
4. Er zijn meer mogelijkheden om te wandelen, te sporten en te spelen
5. Het gebied kent een uitgekiende zonering: wandelen en rust in het gebied, verblijven aan de rand van het gebied
6. Het gebied is beter toegankelijk, beter bereikbaar en beter vindbaar

Deze leidende principes, de globale schetsen en de beschreven maatregelen uit het startdocument zijn in dit IPvE/FO verder uitgewerkt tot een functioneel ontwerp aan de hand van de thema's landschap en erfgoed, natuur en water, landbouw, recreatie en sport, en bereikbaarheid. In hoofdstuk 3 beschrijven we voor al deze thema's de uitgangspunten en in hoofdstuk 4 geven we aan op welke manier deze uitgangspunten terugkomen in het functioneel ontwerp.

Aanpak

In het startdocument zijn al veel maatregelen beschreven. Sommige maatregelen zijn in de aanloop naar het startdocument al heel uitgebreid met de omgeving besproken (zie 'samenwerking met de omgeving') en heel precies in het startdocument uitgewerkt. Andere maatregelen zijn globaler beschreven, of in het startdocument is aangegeven dat in het vervolg nog een uitwerking moet plaatsvinden. De ruimte bij de uitwerking van het startdocument was dus beperkt. Bij het opstellen van het functioneel ontwerp lag de nadruk daarom op het nader detailleren van de maatregelen die al vrij precies in het startdocument zijn uitgewerkt, en het verder uitwerken van de onderdelen die nog niet precies zijn beschreven. Hiervoor is een ontwerprichting onderzocht en uitgewerkt en vervolgens is input uit de omgeving opgehaald en waar mogelijk verwerkt. In dit integraal programma van eisen in te lezen hoe de maatregelen zijn uitgewerkt in het functioneel ontwerp en indien van toepassing welke afwegingen zijn gemaakt.

Samenwerking met de omgeving

In deze fase van het project is volgens het nieuwe 'Samen Stad Maken beleid' het 'Kompas voor Zeggenschap' gehanteerd om een passende samenwerkingsvorm te kiezen. De kaders uit het startdocument lagen in deze fase vast. Er is daarom bewust niet opnieuw over alle onderwerpen samenwerking met Utrechters gezocht. Ook was het belangrijk om, na een intensief traject met een kleine groep betrokkenen in de aanloop naar het startdocument, in deze fase het brede geluid op te halen over de onderwerpen waar nog ruimte voor invloed was. De samenwerkingsvorm 'peilen' kwam als passende samenwerkingsvorm naar voren. Dit alles is van tevoren in het bijgevoegde samenwerkingsplan uitgewerkt. De peiling vond op 2 manieren plaats: in 1-op-1 gesprekken met relevante stakeholders, en via een online DenkMee enquête. De peiling was kwalitatief van aard en gericht op het ophalen van belangen. Een uitgebreid verslag van de samenwerking, inclusief een terugkoppeling over alle input die is opgehaald en op welke wijze de input is verwerkt in het IPvE/FO is te vinden in het bijgevoegde samenwerkingsverslag.



In gesprek met bezoekers in het gebied

Beleidskader

Natuurgebied Zuilen ontwikkelen we binnen de kaders van bestaand beleid. De belangrijkste beleidskaders voor deze ontwikkeling zijn hieronder opgesomd:

Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU)

In de RSU staat hoe de gemeente Utrecht zich ontwikkelt tot 2040. Het uitgangspunt hierbij is ‘gezonde groei’: we zorgen dat er in de stad niet alleen meer woningen komen, maar bijvoorbeeld ook meer goed en toegankelijk groen. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling. Daarom is als uitgangspunt gekozen dat groen, landschap en water niet het sluitstuk vormen, maar de start in het denken bij de verstedelijking. Dat betekent onder andere dat in honderden straten in de bestaande stad opgeteld 200 hectare groen wordt toegevoegd. Daarnaast wordt 250 hectare groen toegevoegd in de vorm van parken, routes en scheggen en nog 250 hectare landschap om de stad. Voor Natuurgebied Zuilen betekent dit dat we meer openbaar toegankelijk groen creëren, dat we de natuurwaarden verhogen en rustige plekken in het gebied behouden.

Natuur

In de RSU is dus veel aandacht voor groen. Het groenbeleid is opgenomen in het Groenstructuurplan. Het doel hiervan is het beschermen en versterken van het groen in Utrecht. De gemeente Utrecht wil het groen in de stad voor iedereen bereikbaar houden en de kwaliteit ervan verbeteren. Onder andere door grote groengebieden en belangrijke groene verbindingen verder te ontwikkelen, verbeteren en beschermen. Ook houden we bij ruimtelijke ontwikkelingen extra rekening met beschermde en bijzondere soorten. Daarnaast heeft Utrecht specifiek bomenbeleid. Bomen versterken biodiversiteit, zorgen voor leefbaarheid en helpen bij het aanpassen aan klimaatwisselingen. Ze zorgen voor verkoeling bij hitte, zijn belangrijk voor de ruimtelijke kwaliteit en zorgen dat plekken herkenbaar zijn en een eigen identiteit hebben. Bij ontwikkelingen wordt daarom extra aandacht besteed aan belangrijke boomstructuren (waardevolle groepen of rijen bomen). Ook ligt een deel van Natuurgebied Zuilen in het Natuurnetwerk Nederland (NNN): het NNN is beschermd natuurgebied. Voor Natuurgebied Zuilen betekent dit dat we het leefgebied van beschermde en bijzondere soorten beschermen. En daarnaast dat we het leefgebied voor soorten die er nu nog niet voorkomen, maar wel in het gebied een plek kunnen vinden, verbeteren. Het aanwezige groen in het gebied wordt zoveel mogelijk toegankelijk of beleefbaar. De ontwikkeling wordt uitgevoerd zonder kap van waardevolle bomen, de kwaliteit van het bos is van groot belang, en de natuurdoelen van het NNN zijn van groot belang.

Water

In 2022 is de Visie Klimaatadaptatie vastgesteld: in 2050 wil Utrecht klimaatbestendig zijn. In 2022 is ook de Visie Water en Riolering door de gemeenteraad vastgesteld. De gemeente streeft ernaar om het water- en rioleringssysteem gezond, robuust en toekomstbestendig te houden. De huidige ecologische waterkwaliteit van deze ‘overige wateren’ is ‘laag’. Het doel conform de Visie Water en Riolering van de gemeente is minimaal het streefbeeld ‘zichtbaar’ te halen in dit gebied. Met aanleg van twee kilometer aan natuurvriendelijke oevers wordt zelfs het streefbeeld ‘levendig’ mogelijk: 25% - 50% van alle oevers dient daarbij

natuurvriendelijker te zijn. Voor Natuurgebied Zuilen betekent dit dat we streven naar een natuurlijker waterpeil in het gebied, een betere ecologische waterkwaliteit en een grotere bergingscapaciteit van het oppervlaktewater.

Sporten, bewegen en spelen

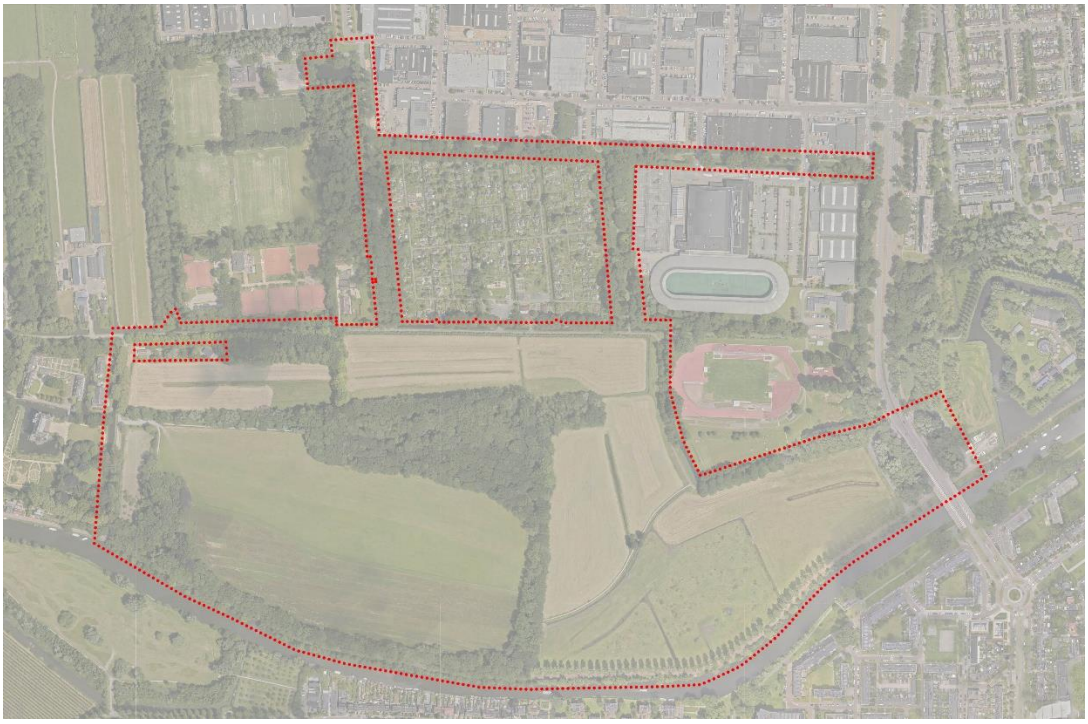
In Utrecht zien we een vitaal sportlandschap als basisvoorziening van alle Utrechters. Onderdeel daarvan is een passende en toegankelijke sport- en beweeginfrastructuur, inclusief een openbare ruimte die zo is ingericht dat die uitnodigt en uitdaagt te sporten en bewegen. We zien namelijk dat steeds meer Utrechters gebruik maken van de openbare ruimte voor hun sport- en beweegactiviteiten. Daarom hebben we in het sport en beweegbeleid 2025 – 2032 opgenomen dat we werk maken van een beweegvriendelijk ingerichte openbare ruimte. Hierbij kijken we hoe de totale inrichting van een wijk of gebied ertoe bijdraagt dat mensen meer in beweging komen en elkaar kunnen ontmoeten. Voor Natuurgebied Zuilen betekent dit dat we de routestructuur in het gebied voor wandelen, fietsen en hardlopen versterken en dat we voorzieningen toevoegen die er specifiek op gericht zijn dat inwoners in het gebied kunnen sporten, bewegen en spelen.

Bereikbaarheid

Voor een gezonde groei van de stad is het nodig om de mobiliteit anders te organiseren. In het Mobiliteitsplan 2040 is het uitgangspunt om in te zetten op duurzame mobiliteit. Aan de hand van het STOMP-principe kan dit worden uitgelegd: S staat voor Stappen (lopen), T voor Trappen (fietsen), de O voor Openbaar Vervoer (OV), de M voor Mobility as a Service (MaaS) en de P voor Privé-auto. We zetten in op het verbeteren van wandel- en fietsroutes en bereikbaarheid met Openbaar Vervoer. Mobility as a Service kan bijvoorbeeld een deelauto zijn of een hub waar bijvoorbeeld deelfietsen gehuurd worden. De Privé-auto komt op de laatste plek. De mens staat centraal bij gebiedsontwikkeling en het STOMP-principe helpt om bereikbare en leefbare gebieden te realiseren. Voor Natuurgebied Zuilen betekent dit dat het gebied goed bereikbaar moet zijn voor fietsers en wandelaars, en de auto niet of minder gefaciliteerd wordt, behalve voor speciale doelgroepen zoals bezoekers met een beperking.

2. Het gebied

Plangebied



Huidige plangrens Natuurgebied Zuilen

Bovenstaande afbeelding laat het plangebied zien: dit plangebied is iets gewijzigd ten opzichte van het Startdocument vanwege de aanpassingen in het plan rond het Slingerbos-Manitobabos en het ‘rondje Frans Henrichspad’ (meer info hierover: zie hoofdstuk 3 en 4).

Historie

De rivier de Vecht staat aan de basis van het ontstaan van Natuurgebied Zuilen. De rivier heeft eeuwenlang het landschap in haar omgeving gevormd. In het gebied ontmoeten twee cultuurhistorische ontwikkelingen elkaar: die vanuit Slot Zuylen, gesticht in de 13e eeuw, en die vanuit Fort aan de Klop, halverwege de 19e eeuw. De aanvankelijk ongerepte natuur is al in de middeleeuwen tot ontginning gebracht voor agrarisch gebruik.

De aanleg van het huidige parkbos, de Grote Boomgaard en de Hoge Akker is vanouds onderdeel van het landgoed van Slot Zuylen. Er doorheen loopt een primaire zichtas vanuit het Slot richting de Domtoren, die nu is dichtgegroeid en door de oprukkende stadsontwikkeling verloren is gegaan. De weilanden in het zuiden van het gebied danken hun openheid aan hun dubbelfunctie als schootsveld vanuit Fort aan de Klop. Ze liggen

binnen de zogenaamde Verboden Kringen waarbinnen er zo min mogelijk obstakels moesten zijn en niet gebouwd mocht worden. Zo kon de vijand zich niet verstoppen en kon hij vanaf Fort aan de Klop onder vuur worden genomen.



Historische kaart uit 1696 van de Stadsvrijheid van Utrecht (bron: HUA)

Huidige situatie

Tegenwoordig wordt Natuurgebied Zuilen door bezoekers en omwonenden zeer gewaardeerd. Landbouw, natuur en cultuurhistorie komen er samen. Mensen genieten van de natuurlijke schoonheid van het gebied, met bomen, weilanden en de aanwezigheid van water. Ook de aanwezigheid van dieren, zoals vogels, ooievaars, koeien, hazen en vleermuizen wordt gewaardeerd. Huidige waarden zijn ook rust en stilte. Het gevoel dat je echt even uit de stad bent en van de natuur kan genieten. Velen waarderen het feit dat het gebied nog relatief ongerept en niet ‘aangeharkt’ is.

Het gebied is in totaal circa 40 hectare groot. Naast het bos (circa 12 hectare) is circa 18 hectare grond in agrarisch gebruik (de Hoge Akker en het Kievitland). Daarnaast is op een aantal percelen (circa 10 hectare) sinds begin 2025 al begonnen met het ontwikkelen van nieuwe natuur. De percelen worden via een beheerovereenkomst beheerd door de voormalige pachter van deze percelen, waarmee de gemeente en de pachter sinds kort als gebiedspartners samenwerken aan het realiseren van de natuurdoelen: de pachter is nu pachter én natuurbeheerder in het gebied.

De weilanden zijn niet openbaar toegankelijk. Rond de Hoge Akker, het perceel grenzend aan het slot, is wel een rondwandeling te maken. Ook in het bos kan gewandeld worden.

Door de ruimtelijke opzet van het gebied is er op veel plekken weids uitzicht, wat bijdraagt aan het gevoel van openheid. Het beheer en onderhoud in het gebied verdienen aandacht, evenals het tegengaan van overlast en vervuiling.

Hieronder een korte beschrijving van de huidige situatie in het gebied aan de hand van de thema's die ook de kapstok vormen voor het IPvE/FO: landschap en erfgoed, natuur en water, landbouw, recreatie en sport, en bereikbaarheid.

Landschap en erfgoed

De zogenaamde 'groene scheggen' – groene verbindingen tussen de stad en het omliggende buitengebied - spelen een belangrijke rol in de groene ambitie van Utrecht. Hier liggen kansen voor de ontwikkeling van meer natuur, het vergroten van de biodiversiteit en ruimte voor Utrechters om van de natuur, het landschap en de cultuurhistorie te genieten. De 'Vechtscheg' is één van deze groene scheggen. Natuurgebied Zuilen is een belangrijk onderdeel van de 'Vechtscheg'. Het gebied vormt een schakel tussen een smalle scheg in de stad en het groene landschap aan de noordzijde van Utrecht.



De Vecht in Oud Zuylen



Slot Zuylen

Het erfgoed in het gebied laat zich grofweg indelen in drie tijdslagen. Ten eerste is er de onregelmatige blokverkaveling langs de Vecht. Deze dateert van ongeveer 800 na Christus. Dit is typisch voor de zone langs de Vecht, waar al in het begin van onze jaartelling zich mensen vestigden op de hogere oeverwallen. Ten tweede is Slot Zuylen, dat dateert uit 1100, beeldbepalend voor het gebied. En tot slot Fort aan de Klop en het open landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, uit circa 1800.

Natuur en water

Natuurgebied Zuilen herbergt een grote variëteit aan natuurwaarden en heeft daarnaast de potentie voor andere bijzondere natuurwaarden. De combinatie van oud bos, wei- en hooilanden en de ligging langs de Vecht geven het gebied een bijzondere waarde voor de biodiversiteit. In de huidige situatie is het oude bos redelijk goed ontwikkeld. De graslanden zijn relatief soortenarm als gevolg van het agrarisch gebruik en beleid. Door een minder intensieve bedrijfsvoering neemt recent de diversiteit aan plantensoorten in de wei- en hooilanden toe. Tot slot zijn in het gebied broedende kieviten, hazen en ooievaars te vinden.



Ooievaars in Natuurgebied Zuilen

Het gebied ligt in waterpeilgebied ‘Overvecht Noord’ van Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR). De hogere delen van het gebied kennen een relatief lage grondwaterstand en de lager gelegen delen kennen een relatief hoge grondwaterstand. Uit de door HDSR uitgevoerde driejaarlijkse ecoscans blijkt dat de kwaliteit van het oppervlaktewater in het gebied sinds de start van de scans in 2015 als ‘laag’ is beoordeeld. Het waterkwaliteitsdoel voor de wateren in het projectgebied is hoger.

Landbouw

In het gebied is al eeuwenlang landbouwkundig gebruik. Het gehele gebied is in eigendom van de Gemeente Utrecht. De landbouwpercelen werden tot voor kort allemaal verpacht. Sinds 1 januari 2025 is voor de Hoge Akker en het Kievitland (circa 18 hectare) – percelen A en E - een nieuwe pachtovereenkomst afgesloten. Voor de resterende drie percelen (B. C en D - circa 10 hectare) is een beheerovereenkomst getekend. Hier wordt samen met de pachter nieuwe natuur ontwikkeld.



Percelen met perceelnummers uit de beheer- en pachtovereenkomst



Koeien in de wei in Natuurgebied Zuilen

De agrarische bedrijfsvoering van de pachter (en sinds kort dus natuurbeheerder van het gebied) kan door een lage veebezetting per hectare omschreven worden als ‘extensief’. Daarnaast zijn in de pachtovereenkomst afspraken gemaakt voor een meer natuurinclusief agrarisch gebruik van de Hoge Akker en het Kievitland en vindt op de Hoge Akker sinds 2023 een experiment met (natuurinclusieve) graanteelt plaats. Daarnaast verhuurt het bedrijf een kleinschalige vergaderlocatie en zijn een melktap en een ijsmachine op het erf geplaatst.



Melktap en ijs bij de boer

Recreatie en sport

Door de bijzondere landschappelijke kwaliteiten is het gebied bij bezoekers en omwonenden erg geliefd. Mensen voelen zich ermee verbonden, komen er om te wandelen of te hardlopen, of om te genieten van het landschap, het erfgoed of de natuur en de rust. Vooral

de rust is, in een groeiende stad, een belangrijke kernwaarde. Het gebied trekt nu vooral mensen uit Oud-Zuilen en Zuilen. Bewoners uit Overvecht weten het gebied minder goed te vinden.

Het gebied wordt nu al volop gebruikt voor sport en bewegen. Vooral de paden worden gebruikt om te wandelen en hard te lopen. De kwaliteit van de paden is verschillend en er zijn geen aanvullende sport- en beweegvoorzieningen in het gebied waar inwoners gebruik van kunnen maken. Direct rondom het gebied liggen verschillende sportaccommodaties en verschillende andere sport- en beweegaanbieders. De verbinding tussen de sportaccommodaties en het gebied kan versterkt worden.



Wandelpad tussen de weilanden door

Bereikbaarheid

Op dit moment is het gebied via de Vechtdijk en Manitobadreef bereikbaar, zowel te voet, op de fiets als met de auto. De Vechtdijk is een recreatieve fietsroute. De dichtstbijzijnde bushaltes liggen aan de Franciscusdreef. Vanuit noordelijke richting is het gebied bereikbaar via de Dorpsstraat in Oud Zuilen. De bereikbaarheid van het gebied voor fietsers en voetgangers uit Overvecht is slecht. De Franciscusdreef is een barrière: voetpaden en oversteken sluiten niet goed aan op het gebied en het oversteken van de weg zelf is een aardige opgave. Vanuit de stad is de enige goede toegang via de onderdoorgang van de J. M. de Muinck Keizerbrug. Dit is een lage en donkere onderdoorgang. Rondom deze onderdoorgang en de naastgelegen parkeerplaatsen zijn meldingen van overlast bekend.



Onderdoorgang Fransicusdreef



Oversteek Fransiscusdreef



Huidige situatie bereikbaarheid 2e Polderweg

3. Uitgangspunten

Dit hoofdstuk beschrijft de uitgangspunten die we hebben gehanteerd bij het uitwerken van het ontwerp. In het startdocument zijn deze uitgangspunten al uitgebreid beschreven. Dit hoofdstuk is daarom een herhaling en samenvatting van deze uitgangspunten. hoofdstuk 4 beschrijven we vervolgens tot welke maatregelen deze uitgangspunten zijn verwerkt in het functioneel ontwerp.

Landschap en erfgoed

Het erfgoed is beter zichtbaar en beleefbaar

Hoe heeft dit in het startdocument vorm gekregen? Het huidige landschap is de basis voor de voorgestelde ingrepen. De onregelmatige blokverkaveling, de Vechtdijk en de 2e Polderweg vormen samen met Slot Zuylen en Fort aan de Klop het raamwerk van het gebied. Ook de aanwezige hoogteverschillen omarmen we. We kijken goed naar de bodem en de grondwaterstand. Deze zijn leidend voor de ingrepen die we doen en voor de bomen- en plantensoorten die we planten. De onregelmatige blokverkaveling langs de Vecht en het agrarische gebruik is onderdeel van de cultuurhistorie en dat koesteren we. De verkaveling is uitgangspunt voor de ingrepen in het gebied. De Vecht vormt de landschappelijke en recreatieve drager van het gebied.

De ontwikkeling van Natuurgebied Zuilen biedt kansen om cultuurhistorische elementen die verloren zijn gegaan te herstellen of beleefbaar te maken. Zij vertellen in belangrijke mate de geschiedenis van het gebied. Utrecht en Utrechters ontlenen hun identiteit hieraan. Uitgangspunt bij het herstellen of beleefbaar maken van erfgoed is dat dit past binnen de bescherming van een gedeelte van het gebied als rijksmonument en de kwalificatie van Werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het historische concept van de ‘rondwandeling’ (typisch voor het gebruik als landgoed) krijgt door de nieuwe padenstructuur opnieuw vorm. Historisch gezien werd het gebied rondom het kasteel zo ingericht om de kasteelheer te vermaken en uit zijn kasteel te krijgen. Nu gaat het erom meer omwonenden gebruik te laten maken van het gebied via verschillende rondwandelmogelijkheden en diverse type paden (verhard, onverharde schouwpaden, gemaaid pad door weiland).

Concreet betekent dit:

- De onregelmatige blokverkaveling vormt de basis voor de ingrepen: ingrepen voegen zich naar het landschap
- We maken gebruik van de natuurlijke hoogteverschillen in het gebied
- De Vecht wordt de landschappelijke en recreatieve drager van het gebied
- We herstellen historische elementen of maken deze beleefbaar
- We geven het historische concept van de ‘rondwandeling’ opnieuw vorm

Natuur en water

Veel meer ruimte voor natuur

Hoe heeft dit in het startdocument vorm gekregen? De kwaliteit van de bodem en het watersysteem vormen hiervoor de basis. We versterken de biodiversiteit door meer ruimte voor natuurontwikkeling, meer afwisseling en het versterken van de natuurwaarden van bestaande structuren zoals het parkbos. Ook herstellen we waar mogelijk historische natuurlijke structuren. Het watersysteem is nu landbouwgericht: laag in winter en hoog in zomer. Dit moet meer natuurgericht worden. Oftewel: hoger in de winter en uitzakken in de zomer. Bodem en water zijn hierbij sturend. We verbeteren het watersysteem in het gebied. Dit wordt robuuster en natuurlijker. We verbeteren de doorstroming en de waterberging. Een hoger en meer natuurlijk waterpeil in een deel van het gebied komt de natuur, maar ook de koeien en weidevogels in de weilanden ten goede.

Concreet betekent dit:

- De bodemkwaliteit is het fundament van alles wat groeit en bloeit. We planten en zaaien wat passend is voor het gebied
- Op de percelen die aangemerkt zijn als Natuurnetwerk Nederland zetten we maximaal in op het realiseren van nieuwe natuur
- We maken het gebied afwisselender en versterken de biodiversiteit
- We versterken de natuurwaarden van bestaande natuur zoals het parkbos en herstellen oude natuurlijke structuren
- Al het agrarisch gebruik is natuurinclusief
- Het watersysteem wordt natuurlijker en robuuster
- We onderzoeken of het waterpeil een meer natuurlijk karakter kan krijgen

Landbouw

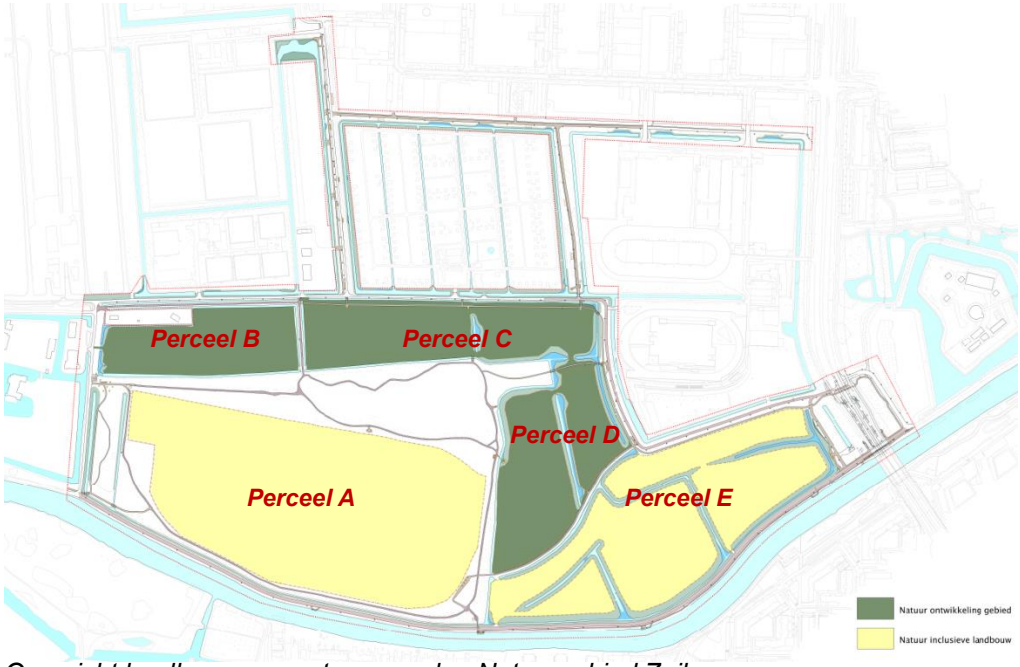
De landbouw blijft aanwezig en is natuurinclusief

Hoe heeft dit in het startdocument vorm gekregen? De gemeente Utrecht hanteert de volgende definitie van natuurinclusieve landbouw van de WUR (Wageningen Universiteit en Research): natuurinclusieve landbouw is een vorm van duurzame landbouw die uitgaat van een veerkrachtig voedsel- én ecosysteem. Deze landbouw maakt optimaal gebruik van de natuurlijke omgeving (het natuurlijk kapitaal) en integreert die in de bedrijfsvoering. Daarnaast draagt natuurinclusieve landbouw actief bij aan de kwaliteit van diezelfde natuurlijke omgeving. Natuurinclusieve landbouw produceert voedsel binnen de grenzen van natuur, milieu en leefomgeving en heeft een positief effect op de biodiversiteit. Wat de voorbijganger ervan ziet is dat er meer bloemen, kruiden, insecten en vlinders voorkomen in het grasland en in akkerbouwgewassen zoals graan. We zoeken daarnaast naar een nieuwe balans tussen landbouw en natuur. Zoals uit het vorige uitgangspunt blijkt krijgt de natuur veel meer ruimte in het gebied. Dat gaat ten koste van ruimte voor landbouw. Sinds 1 januari 2025 zijn we gestart met deze nieuwe balans: op 3 percelen zijn we gestart met het ontwikkelen van nieuwe natuur richting de NNN-doelwaarden. Op deze natuurpercelen blijft agrarisch medegebruik wel mogelijk en toegestaan: zo kan na het maaien van het gras het

hooi worden verwerkt en is nabeweiding met jonge koeien als de situatie het toelaat ook toegestaan.

Concreet betekent dit:

- Op de Hoge Akker en het Kievitland (percelen A en E) blijft landbouw de primaire functie en deze wordt natuurinclusiever
- Op de overige percelen (B, C en D) waar nieuwe natuur ontwikkeld wordt, blijft agrarisch medegebruik toegestaan
- Bij de ontwikkeling van meer mogelijkheden om te wandelen en verblijven in en om het gebied (zie ‘sport en recreatie’) houden we rekening met randvoorwaarden vanuit agrarisch gebruik



Overzicht landbouw- en natuurpercelen Natuurgebied Zuilen

Recreatie en sport

Er zijn meer mogelijkheden om te wandelen, te sporten en te spelen met een uitgekiende zonering: wandelen en rust in het gebied, verblijf aan de randen

Hoe heeft dit in het startdocument vorm gekregen? Met de groei van Utrecht is er in het gebied meer ruimte nodig voor wandelen, fietsen, joggen, spelen, maar ook om er te verblijven. Uitnodigende voorzieningen voor jong en oud, voor het gezin en voor ongeorganiseerde sportbeoefenaars dragen daaraan bij. We kiezen hierom ook voor een betere aansluiting van het gebied bij Zuilen en Overvecht en ook het bedrijventerrein Nieuw Overvecht. De entrees van het toekomstige gebied moeten herkenbaar zijn en bezoekers uitnodigen het natuurgebied te bezoeken: dit worden ook de plekken waar we verblijf en spelen gaan faciliteren. In het gebied zelf moet rust en ontspanning centraal staan: wandelen en bewuste beleving van de bijzondere natuurwaarden en het erfgoed staan hier centraal. Hiervoor creëren we een fijnmaziger wandelpadenstructuur in het gebied met de bestaande kavelstructuur zoveel mogelijk als basis (zie ‘landschap en erfgoed’). Wandelaars

in én om het gebied moeten prettig kunnen wandelen, daarom scheiden we op meer plekken de wandel- en fietspaden. Het gebied wordt daarnaast aantrekkelijker om te sporten en te bewegen. We kiezen voor sport- en beweegactiviteiten die passen bij het karakter van het gebied. Natuurbeleving en rust staan centraal. Dit betekent dat we bijvoorbeeld geen *urban sports* als skaten, BMX, freerunning, of 3x3 basketbal faciliteren, maar de nadruk leggen op het verbeteren van de infrastructuur voor wandelen en hardlopen. Er ligt een aantal kansen om de sport-, beweeg- en speelmogelijkheden te verbeteren. Vooral door een betere verbinding met de omgeving. Met name ook in de verbinding met Bedrijventerrein Nieuw Overvecht, waar al een aantal sportfaciliteiten te vinden zijn. De huidige 'sportieve' evenementen (avondvierdaagse, skateparade, Polderloop, Zomeravondcup, natuurwerkdagen) blijven mogelijk in het gebied.

Concreet betekent dit:

- Het gebied moet beter aansluiten bij de omgeving
- De entreezones maken het gebied herkenbaar en nodigen uit tot bezoek
- We faciliteren verblijven en spelen bij de entreezones, en wandelen en rust in het gebied
- We ontvlechten wandel- en fietsinfrastructuur
- We kiezen voor sport- en beweegactiviteiten die passen bij het karakter van het gebied
- We versterken de verbinding tussen het gebied en de omliggende sportcomplexen zoals de atletiekbaan en de tennisvereniging
- We sturen niet op een evenementenverbod voor het gebied: zo blijven kleinschalige evenementen die qua aard en omvang passen in het gebied mogelijk

Bereikbaarheid

Het gebied is beter toegankelijk, beter bereikbaar en beter vindbaar

Hoe heeft dit in het startdocument vorm gekregen? Het gebied moet met name voor voetgangers en fietsers goed bereikbaar zijn. We zorgen voor een betere verbinding met Overvecht en bedrijventerrein Nieuw Overvecht door te zorgen voor veilige, uitnodigende oversteken en routes die goed aansluiten. Hier liggen ook kansen voor groene ommetjes vanuit het bedrijventerrein. De toegankelijkheid en vindbaarheid verbetert ook door de uitnodigende entrees die we rond het gebied realiseren. Daarnaast hebben we bijzondere aandacht voor mensen met een beperking.

Concreet betekent dit:

- We verbeteren de verbinding met omliggende wijken, door barrières te verminderen en routes prettiger en veiliger te maken, maar ook goede bewegwijzering in de omgeving en toeristische informatieborden
- We benutten kansen om de verbinding met het bedrijventerrein Nieuw Overvecht te verbeteren
- De entreezones maken het gebied beter vindbaar en toegankelijk
- We hebben bijzondere aandacht voor bezoekers met een beperking

4. Functioneel ontwerp en toelichting

In dit hoofdstuk wordt het functioneel ontwerp gepresenteerd en toegelicht aan de hand van de uitgangspunten uit het startdocument. Zoals eerder aangegeven zijn de meeste onderdelen in dit IPvE vrijwel identiek met wat er in het startdocument al over beschreven staat. Een aantal onderdelen is in dit IPvE verder onderzocht en uitgewerkt. Om dit voor de lezer duidelijk te maken hebben alle onderdelen waar een nadere uitwerking heeft plaatsgevonden een ***blauwe*** kop, gevolgd door een korte beschrijving van de maatregel uit het startdocument, een toelichting op de uitwerking in het FO, welke keuzes hierbij zijn gemaakt en waarom.



Impressie toekomstig uitzicht op de Hoge Akker vanaf entreezone De Steenplaats

Hieronder volgt eerst het totaaloverzicht van het functioneel ontwerp voor het gebied, gevolgd door een toelichting van de maatregelen per onderdeel: landschap en erfgoed, natuur en water, landbouw, sport en recreatie en bereikbaarheid.

Natuurgebied Zuilen

functioneel ontwerp



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Landschap en erfgoed

In het functioneel ontwerp zijn de volgende maatregelen met betrekking tot landschap en erfgoed opgenomen:

- We plaatsen bij de entreezones borden met historische informatie over het gebied
- We herstellen de historische boomgaard en maken deze toegankelijk
- We herstellen de historische iepenlaan, binnen de kaders van het huidige bomenbeleid
- We maken de locatie van de Zuilense Steenoven beleefbaar
- We herbouwen de historische duiventil met een functie die past bij het huidige gebied
- We markeren de voormalige Verboden Kringen op subtiele wijze bij de aanlegsteigers voor kano's aan de Vecht
- We onderzoeken of we met de locatiekeuze voor de uitkijktoren in het gebied de historische zichtlijn van Slot Zuylen op de Dom beleefbaar kunnen maken

Informatieborden

Het herstellen en versterken van de historische identiteit van het gebied dragen bij aan de cultuurhistorische beleving. We plaatsen daarom bij de entrees informatiepanelen met historische informatie over verschillende onderwerpen (verschillend per entreezone).

Herstel historische Grote Boomgaard

We herstellen de historische Grote Boomgaard aan de Slotlaan door het aanvullen van de nog aanwezige fruitbomen met bij voorkeur soorten die vanouds bij het landgoed horen. Nieuwe (hoogstam)bomen volgen het bestaande patroon van de boomgaard. Dit draagt bij aan de identiteit van het gebied en biedt kansen voor ecologische diversiteit. De zichtlijn vanaf Slot Zuylen blijft vrij. We maken de boomgaard toegankelijk en daarmee onderdeel van entreezone De Duiventil (zie voor meer info 'recreatie en sport'). In het startdocument is aangegeven dat onderzocht zou worden of het herstellen en toegankelijk maken van de boomgaard samen kan gaan met het huidige gebruik als paardenwei. In het ontwerpend onderzoek is gebleken dat dubbelgebruik zeer onwenselijk is. Daarom zal de functie van paardenwei op deze plek verdwijnen.



Impressie van de boomgaard

Herstel Iepenlaan
We herstellen het noordwestelijke deel van de verdwenen laan met vier rijen bomen langs de Hoge Akker, bij voorkeur met een resistente iepensoort, anders met andere inheemse boomsoorten. Het bestaande wandelpad vormt in principe het hart van de laan. Dit wordt mogelijk aangevuld met andere begroeiing van nader te bepalen soorten. Ook worden op bijzondere plekken bankjes geplaatst met zicht op de Hoge Akker.

Beleefbaar maken locatie voormalige Zuilense Steenoven
We versterken de cultuurhistorische beleving door de voormalige steenoven beleefbaar te maken. Waar mogelijk maken we bij de inrichting van de nieuwe entreezone op deze plek (entreezone De Steenplaats, zie voor meer info 'sport en recreatie') gebruik van verdwenen elementen van de steenoven.

Herbouw duiventil
De duiventil, die er zeker nog tot 1945 heeft gestaan, had de afmetingen van een klein huisje en was een trotse uiting van het adellijk recht om duiven te mogen houden. De herbouw vindt bij voorkeur plaats in een niet-historiserende vorm en met een aangepaste functie: bijvoorbeeld een vleermuisverblijf of nestgelegenheid voor andere vogels dan duiven. Er wordt geen duiventil gemaakt voor het houden van tamme duiven.

Markering Verboden Kringen
We markeren de Verboden Kringen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie met subtiele verwijzingen in het landschap. Dit doen we door de drie aanlegsteigers voor kano's in de Vecht (voor meer info zie 'sport en recreatie') ongeveer ter hoogte van de drie historische kringen te realiseren, en hier bij de steigers naar te verwijzen.

Beleefbaar maken zichtlijn op de Dom
In het startdocument is aangegeven dat de historische zichtlijn tussen Slot Zuylen en de Dom door beheer van het parkbos op organische wijze zou worden hersteld. Het is onwenselijk om de dichtgegroeide zichtrelatie tussen Slot Zuylen en de Domtoren te herstellen: het groen en de huidige structuur van het parkbos zijn hiervoor te waardevol. Bovendien is de Dom vanaf Slot Zuylen niet meer zichtbaar gezien de (in de loop der jaren) gegroeide stad. Om deze zichtlijn alsnog beleefbaar te maken onderzoeken we of de geplande uitkijktoren (meer info hierover onder 'sport en recreatie') op deze voormalige zichtas gerealiseerd kan worden, waarbij in naamgeving, uitstraling en door middel van informatie verwezen wordt naar deze voormalige zichtlijn.

Natuur en water

In het functioneel ontwerp zijn de volgende maatregelen met betrekking tot natuur en water opgenomen:

- We behouden en beschermen de doelsoorten in het gebied met concrete maatregelen
- We ontwikkelen de NNN-percelen richting de doelwaarde glanshaverhooiland

- We plaggen de helft van perceel D af en monitoren de komende jaren de natuurontwikkeling op beide helften om meer kennis op te doen over de waarde van afplaggen voor natuurontwikkeling
- We realiseren zoveel mogelijk voedselhagen in het gebied als afscheidingen en daar waar deze niet mogelijk zijn afscheidingen zoals takkenrillen
- We herstellen de historische Iepenlaan en boomgaard binnen de kaders van het Utrechtse bomenbeleid
- We behouden het Slingerbos-Manitobabos als rustgebied voor plant en dier
- We beschermen de bestaande oevervegetatie van de Vecht
- We versterken de natuurwaarden van het parkbos en voegen een plukbos toe
- We verbeteren de verlichting rond het gebied zo natuurvriendelijk mogelijk
- We leggen circa 2,8 km natuurvriendelijke oevers aan in het gebied
- We verbreden en verdiepen bestaande watergangen ten behoeve van doorstroming
- We realiseren een natuurlijker waterpeil in het gebied

Doelsoorten

Om de uitgangspunten voor natuur in Natuurgebied Zuilen tastbaar te maken werken we met doelsoorten. Voor de verschillende percelen en landschapselementen formuleren we de doelsoorten in onderstaande tabel:

Hoge akker (perceel A)	akkerflora die hoort bij de kleigronden van de Vecht, patrijs
Percelen B, C en D	bruin zandoogje, bruin blauwtje, grote groene sprinkhaan
Afgeplagd deel perceel D	rietorchis, moerassprinkhaan, groot dikkopje
Kievitland (perceel E)	kievit, kamgras, grote groene sabelsprinkhaan, haas
Hagen en heggen	grasmus, wezel
Natuurvriendelijke oevers	kleine watersalamander, ringslang

Vanuit deze doelsoorten herleiden we de inrichtingseisen voor de verschillende percelen en landschapselementen. Het ontwerp sluit aan bij de eisen die de doelsoorten aan hun leefomgeving stellen.

NNN-percelen

De NNN-percelen zullen worden beheerd met als doelstelling bloemrijk hooiland. De percelen hebben een erfenis van landbouwkundig gebruik, waardoor de toplaag erg voedselrijk is. Daarnaast is een deel van de percelen in het verleden gebruikt als baggerdepot. De graslandpercelen B, C en D zullen beheerd gaan worden als kruidenrijk grasland. Door een aangepast maaibeheer zullen de percelen langzaam maar zeker veranderen in een bloemrijk grasland waar allerlei graslandvlinders en sprinkhanen zich thuis gaan voelen. De ontwikkeling van de vegetatie en enkele insectengroepen (dagvlinders, sprinkhanen) zal gemonitord worden. De resultaten van deze monitoring vormen de basis voor het te voeren beheer. De samenwerking tussen de beheerder en de veldecoloog van de gemeente leidt tot de gewenste wijze van beheer. Perceel D wordt op

dezelfde wijze beheerd als perceel B en C. Bij de provincie dienen we een verzoek in om perceel D aan het NNN toe te voegen.

Afplaggen

In het startdocument is de ambitie opgenomen om vanwege de potentie van de bodem perceel D af te plaggen ten behoeve van de natuurontwikkeling. De meningen over de waarde van afplaggen voor natuurontwikkeling lopen uiteen. Daarom is in overleg met de pachter en gebiedspartner en stichting Wij.Land afgesproken om de oostelijke helft van perceel D af te plaggen door de voedselrijke toplaag te verwijderen. Naar verwachting ontwikkelt dit deel zich hierdoor sneller tot een kleurige bloemenzee, met verschillende karakteristieke soorten van het Vechtlandschap. We monitoren de komende jaren de natuurontwikkeling op beide helften van het perceel. Zo doen we meer kennis op over de waarde van afplaggen voor natuurontwikkeling.

Hagen

We vervangen prikkeldraad door voedselhagen. Dit vergroot zowel de landschappelijke kwaliteit als de ecologische diversiteit. Hagen worden op verschillende plekken in het gebied aangeplant. De hagen zullen bestaan uit een mix van verschillende inheemse soorten. De hagen vormen leefgebied van verschillende soorten, die nu nog in het gebied ontbreken, maar die wel verwacht kunnen worden.

Iepenlaan en boomgaard

Zoals al beschreven bij ‘landschap en erfgoed’ herstellen we twee historische natuurlijke structuren in het gebied: de historische Iepenlaan vullen we weer aan tot een volwaardige laan en de historische boomgaard herstellen we met hoogstammige fruitbomen. We hanteren hierbij wel het Utrechtse Bomenbeleid als kader: dat betekent bijvoorbeeld bij het herstel van de Iepenlaan dat we streven naar zoveel mogelijk inheemse soorten die goed zijn voor de biodiversiteit: de laan zal dus waarschijnlijk niet (uitsluitend) uit iepen bestaan.

Slingerbos-Manitobabos

In het Startdocument is de ambitie opgenomen om de historische rondwandelingen in het gebied uit te breiden met een route rond de sportvelden aan de 2e Polderweg via het zogenaamde ‘rondje Slingerbos-Manitobabos’. Het Slingerbos en Manitobabos zijn al lange tijd ontoegankelijk voor de mens, en daardoor op dit moment een rustgebied voor flora en fauna. Omdat de impact van een wandelpad op de aanwezige natuurwaarden nog onduidelijk was, heeft de raad bij de vaststelling van het startdocument opgeroepen tot een zorgvuldige afweging bij de verdere uitwerking van deze route. Uit het ontwerpend onderzoek (bij de uitwerking van het functioneel ontwerp) blijkt dat de kwaliteit van een rondwandeling rond de sportvelden beperkt is, terwijl de aanleg door aanwezigheid van meerdere watergangen relatief hoge kosten met zich mee brengt. De combinatie van hoge kosten en lage meerwaarde, maakt het behoud van het gebied als rustgebied voor plant en dier een logische keuze. Als waardevol alternatief is een groene rondwandeling rond het volkstuincomplex Ons Genot nu als maatregel opgenomen: het ‘rondje Frans Henrichspad’ (zie voor meer info ‘recreatie en sport’).

Herstel jaagpad en oevervegetatie Vecht

De Vecht is eeuwenlang de levensader van de stad geweest en werd druk bevaren. Om zeilschepen, bij gebrek aan wind, en trekschuiten toch te kunnen laten varen was er een jaagpad langs de oever aangelegd. Dat is deels nog aanwezig. In het startdocument is de ambitie geformuleerd om het jaagpad te herstellen tot Oud Zuilen. Uit de planuitwerking blijkt dat het noordelijke deel van de Vechtdijk een te smal profiel heeft om hier het jaagpad te herstellen zonder schade aan de waardevolle oevervegetatie. We verbeteren daarom alleen het nog aanwezige jaagpad langs het zuidelijk deel van de Vechtdijk en realiseren op een andere wijze, via het gebied zelf, een doorgaande wandelroute richting Oud Zuilen. Hierbij maken we zoveel mogelijk gebruik van bestaande wandelpaden.

Parkbos

We verrijken het bosgebied door herstel van de boom- en heesterlaag, passend bij de vroege 20e-eeuwse parkwandeling. Dit verbetert de biodiversiteit en de cultuurhistorische en esthetische waarde. Het parkbos in nu leefgebied van bijzondere soorten als de rosse vleermuis. Van deze vleermuissoort is een grote kolonie aanwezig. Het ontwerp van het parkbos is onder andere gericht op het behoud van deze kolonie. De vleermuizen leven in holle bomen. Holle bomen moeten behouden worden, maar hebben niet het eeuwige leven. In het bos zal verjonging plaats moeten vinden, om op lange termijn voldoende oude bomen met holtes te behouden. Verder wordt de bestaande onderbeplanting in het bos versterkt. Door deze struiklaag te versterken wordt er meer leefgebied voor allerlei soorten vogels en insecten gecreëerd. De beste kansen liggen hiervoor aan de rand van het bos, zodat er een geleidelijke overgang naar de open percelen zal ontstaan. Vanuit ecologisch oogpunt is het wenselijk ‘sluippaden’ in parkbos te verminderen en een duidelijkere padenstructuur in parkbos te maken.

Verlichting

Aan verlichting *in* het gebied veranderen we niets, om natuurwaarden niet te verstoren. Het groengebied is alleen tussen zonsopgang en ondergang toegankelijk. Om de sociale veiligheid in de omgeving van het gebied voor fietsers en voetgangers te verbeteren wordt rondom het gebied wel bekeken waar verlichting kan worden verbeterd om de veiligheid te vergroten. Hierbij zoeken we naar zo natuurvriendelijk mogelijke oplossingen.

Natuurvriendelijke oevers

Natuurvriendelijke oevers langs watergangen bevorderen een gezond watermilieu, met meer ruimte voor waterplanten en een gevarieerd ecosysteem. Dit draagt bij aan waterkwaliteit en biodiversiteit. Natuurvriendelijke oevers vragen om ruimte. In het gebied is gezocht naar een evenwichtige inpassing van natuurvriendelijke oevers, met aandacht voor zowel ecologische waarde als het landbouwkundig gebruik. Hierbij is ook gekeken naar gunstige ligging ten opzichte van zonlicht (bezonning), aangezien schaduw de effectiviteit van natuurvriendelijke oevers beperkt. Onder deze randvoorwaarden is het mogelijk gebleken om circa 2,8 km natuurvriendelijke oeverzones binnen het gebied te realiseren.

Herstel watergangen

We creëren een doorgaande waterstructuur door watergangen beter met elkaar te verbinden, zo nodig te baggeren, te verdiepen en/of te verbreden. Dit draagt bij aan een veerkrachtig watersysteem en een betere leefomgeving voor amfibieën en vissen.

Natuurlijker waterpeil

In het startdocument is aangegeven dat we de realisatie van een natuurlijker waterpeil in het gebied zouden onderzoeken. Met het doorvoeren van een meer natuurlijk peilregime wordt het watersysteem natuurlijker en robuuster in het gebied. Het peilniveau van de primaire watergang langs de 2e Polderweg en in de rest van het peilgebied van Overvecht Noord blijven gehandhaafd. Een meer natuurlijk peilregime kent een hoger peil in de winter dat uitzakt naar een lager peil in de zomer. We houden hierbij rekening met de bestaande voorzieningen (sportvelden en Tuinvereniging) in de omgeving. Het gebied krijgt een gescheiden peilsysteem.

Landbouw

In het functioneel ontwerp zijn de volgende maatregelen met betrekking tot landbouw opgenomen:

- De landbouw op de Hoge Akker wordt natuurinclusiever en de komende jaren wordt het experiment met graanteelt voortgezet
- De landbouw op het Kievitland wordt natuurinclusiever
- Op de natuurpercelen (B. C en D) blijft agrarisch medegebruik toegestaan

Hoge Akker (perceel A)

Voor de Hoge Akker is sinds 1 januari 2025 een nieuwe pachtovereenkomst afgesloten voor een periode van 6 jaar. Hiermee is een einde gekomen aan een periode van onzekerheid bij de pachter over het toekomstig landbouwkundig gebruik van dit perceel. In de overeenkomst zijn afspraken vastgelegd die het landbouwkundig gebruik natuurinclusiever maken. Vanwege deze afspraken is een korting op de pachtprijs overeengekomen. Op de ene helft van dit perceel vindt sinds een aantal jaren een experiment met graanteelt plaats. Ook de komende jaren zal een deel van de Hoge Akker benut worden voor de teelt van granen en een deel als productief kruidenrijk grasland. Mogelijk bevat de grond van perceel A nog zaad van de oorspronkelijk aanwezige akkerkruiden. Sommige soorten kunnen tientallen jaren in de bodem als zaad overleven en kiemen als ze door ploegen of schoffelen boven komen. Door het extensieve gebruik van de akker krijgt een soort als de patrijs weer kansen om er te broeden. Daar waar mogelijk planten we voedselhagen langs de perceelgrens. Tenslotte betekent het herstel van de Iepenlaan wat voor de areaalgrootte van het perceel – daarover is met de pachter afgestemd en zijn afspraken gemaakt over aanpassing van de pachtprijs.

Kievitland (perceel E)

Het kievitland blijft in gebruik als weidegebied (productief kruidenrijk grasland). Ook hier is sinds 1 januari 2025 een nieuwe pachtovereenkomst afgesloten voor een periode van 6 jaar. Ook in deze overeenkomst zijn afspraken vastgelegd die het landbouwkundig gebruik natuurinclusiever maken en is een korting op de pachtprijs overeengekomen.

Watermaatregelen (verdiepen en verbreden van sloten, aanleg natuurvriendelijke oevers) op dit perceel vindt plaats in afstemming met de pachter. De strook langs fietspad gaan we benutten voor een wandelpad: ook dit betekent wat voor areaalgrootte van het perceel, ook dit is afgestemd met de pachter en er zijn afspraken gemaakt over aanpassing van de pachtprijs. Op het perceel zal het beheer zich richten op de kansen voor kieviten. Door aangepast maaibeheer en het deels vernatten van het perceel worden de kansen voor de kievit om succesvol jongen op te laten groeien vergroot.

Natuurpercelen (perceel B, C en D)

Zoals gezegd vindt het beheer van de percelen waar we nieuwe natuur ontwikkelen plaats door de pachter in de rol van natuurbeheerder en gebiedspartner. Hiervoor hebben de pachter en de gemeente een beheerovereenkomst afgesloten. Het natuurbeheer op deze percelen wordt begeleid door de veldecoloog van de gemeente. Op deze percelen blijft wel agrarisch medegebruik mogelijk in de vorm van het verwerken van het hooi en nabeweiding door jongvee wanneer de omstandigheden dit toelaten.

Recreatie en sport

In het functioneel ontwerp zijn de volgende maatregelen met betrekking tot recreatie en sport opgenomen:

- We richten op vijf plekken rondom het gebied de ingangen in als uitnodigende toegangsplek en pleisterplaats.
- Bij een aantal entreezones realiseren we kleinschalige natuurlijke speelplekken en in het parkbos faciliteren we natuurlijk spelen
- We realiseren meer wandel- en hardlooppaden in het gebied (circa 5,5 km) waaronder gemarkeerde (wandel- en) hardlooproutes in het gebied van verschillende lengtes en voegen op logische en uitnodigende plekken in het gebied bankjes toe
- We realiseren een uitbreiding van de historische rondwandeling naar de omgeving via het Frans Henrichspad
- We realiseren een uitkijktoren in het gebied, waardoor bezoekers een panoramisch uitzicht over het gebied en de omgeving krijgen
- We realiseren een nieuwe 'sportzone' langs de Manitobadreef met natuurlijke sport- en speelmogelijkheden
- We faciliteren watersport door een drietal aanlegsteigers voor kano's te realiseren



Impressie Manitobadreef

Entrees

Dit zijn logische plekken om van de fiets af te stappen en een wandeling te maken, of om even te zitten en wat te eten. De entrees dragen bij aan een betere bekendheid van het gebied. We onderzoeken of een eigen huisstijl of markering ook bijdraagt aan een betere bekendheid van het gebied. Naast fietsenstalplekken en informatieborden komt er ruimte om te zitten of te liggen, picknicken, en waar passend ook sport- en/of speelaanleidingen: dit verschilt per entreezones die allemaal hun eigen maat en karakter krijgen, passend bij de schaal en de omgeving. Bezoekers vinden hier een plek om te ontspannen en te ontmoeten, gezinnen met jonge kinderen op sommige plekken aantrekkelijke natuurlijke speelplekken en speeltoestellen omgeven met zitmeubilair. Bomen zorgen in de zomer voor de nodige schaduw. Ook worden bezoekers hier geattendeerd op de verschillende mogelijkheden in het natuurgebied zoals wandelroutes, de uitkijktoren of de ijstap op de boerderij van de pachter en natuurbeheerder van het gebied. Het algemene programma van eisen voor de entrees is als volgt:

- Fietsparkeerplekken
- Zitmeubilair
- Informatiebord
- Afvalbak
- Daar waar passend: sport en/of speelaanleiding
- Daar waar mogelijk een watertappunt
- Daar waar mogelijk: e-bike laadpunt

Hieronder per entreezone een korte beschrijving en programma:

Entreezone “Gemaal De Klop”

Dit is vanuit de stad bezien voor de Utrechter de echte ingang van het gebied. Hier ervaar je voor het eerst de enorme weidsheid. Je ervaart het agrarische landschap met de koeien in de wei. We creëren een nieuwe oversteek voor voetgangers en fietsers over de Franciscusdreef, sluiten de westelijke afrit van de Franciscusdreef af voor autoverkeer,

maken de onderdoorgang van de J. M. de Muinck Keizerbrug prettiger, en maken de Vechtdijk autovrij (voor meer info zie ‘bereikbaarheid’). Zo ontstaat ruimte en een veiliger verkeerssituatie om van deze entreezone écht de hoofdingang van het gebied te maken, met bijbehorende maat en programma. In elk geval komen hier de volgende elementen:

- Oversteek Franciscusdreef, verwijderen westelijke afrit Franciscusdreef (wordt fietspad), Vechtdijk autovrij
- We betrekken de zone tussen de (straks voormalige) westelijke afrit en de Franciscusdreef bij de entreezone
- Informatiebord Natuurgebied Zuilen en Nieuwe Hollandse Waterlinie
- Houten fietsenrekken (4-6)
- Ruimte voor zitmeubilair
- Speelplek met natuurlijke speelelementen
- Plekken in de schaduw
- Plek aan het water (de Vecht)
- Een klein deel van het Kievitland biedt ruimte voor verblijf
- Nieuwe voetpaden starten vanaf dit gebied



Functioneel inrichtingsplan entreezone Gemaal De Klop

Entreezone “De Steenplaats”

Dit is een kleinere en intiemere plek. Voor wandelaars en fietsers langs de Vecht is dit een fijn rustpunt. Dit is meer een plek waar je de geschiedenis ervaart. Er is zicht op het Slot en er is een verwijzing naar de voormalige Steenoven. De entree vanaf de Vechtdijk is nu een klein muizengaatje. Deze krijgt wat meer maat en ruimte en ook de volgende elementen:

- Informatiebord Natuurgebied Zuilen
- Houten fietsrekken (2-4)
- Ruimte voor zitmeubilair
- Klein natuurlijk speelelement

- Plekken in de schaduw
- Plek aan het water (de Vecht)
- Een klein deel van het weiland biedt ruimte voor verblijf
- Verwijzing naar de steenoven

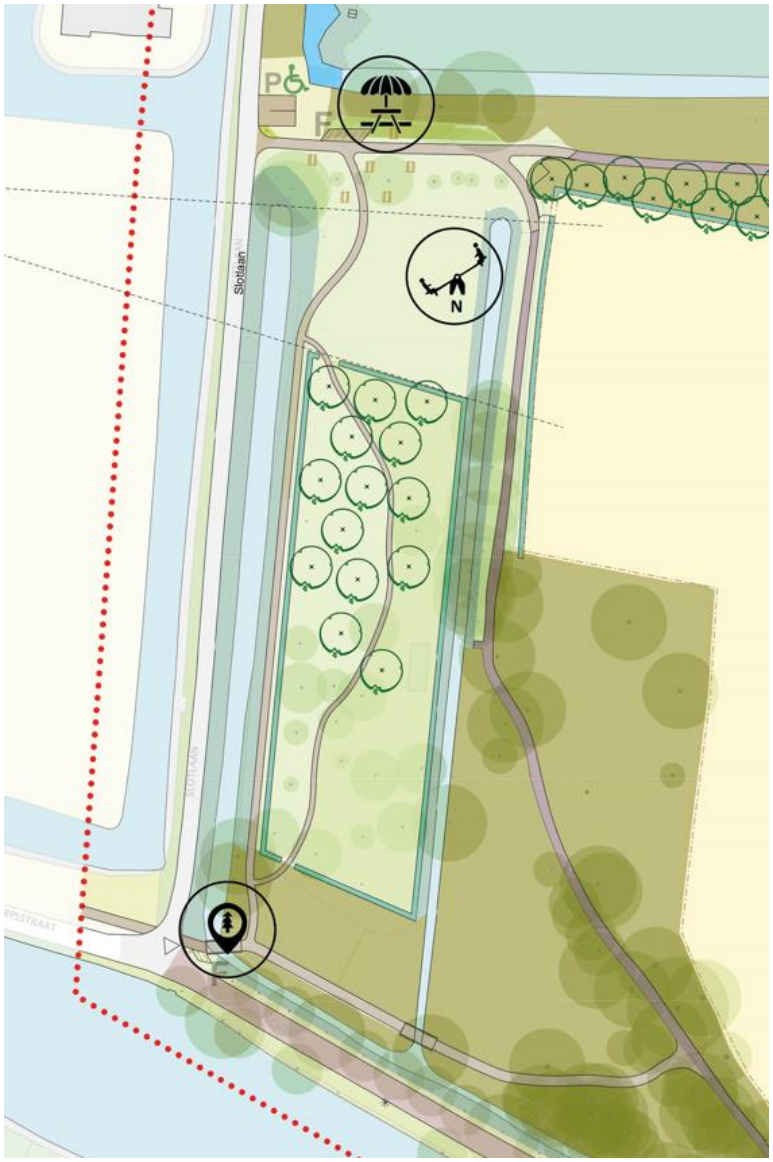


Functioneel inrichtingsplan entreezone De Steenplaats

Entreezone "De Duiventil"

Op deze plek domineert de aanwezigheid van het Slot. De parkeerplaats maakt plaats voor ruimte voor verblijf en recreatie met de volgende elementen:

- Informatiebord Natuurgebied Zuilen en Slot Zuylen
- Houten fietsrekken (4-6)
- Ruimte voor zitmeubilair
- Klein natuurlijk speelelement
- Plekken in de schaduw
- We herstellen maken de historische boomgaard toegankelijk: deze biedt ook ruimte voor verblijf
- Nieuwe voetpaden starten vanaf dit gebied
- Twee parkeerplaatsen voor bezoekers met een beperking



Functioneel inrichtingsplan entreezone De Duiventil en omgeving

Entreezone "Het Slingerbos"

Deze plek verbindt het bedrijventerrein en Natuurgebied Zuilen aan elkaar. Vanuit het bedrijventerrein is dit de entree naar het gebied. De waterpartij geeft de plek wat cachet. De plek is ook voor het bedrijventerrein belangrijk als één van de weinige groene verblijfsplekken in de omgeving. We versmallen de rijbaan van de Manitobadreef en maken er een fietsstraat van (auto te gast). De ruimte in het profiel benutten we voor een wandelpad, dat ook deel uitmaakt van het nieuwe 'rondje Frans Henrichspad' (voor meer info zie hieronder). Ook komt hier de zogenaamde 'sportzone' (meer info zie 'sportzone Manitobadreef'). We voegen de volgende elementen toe:

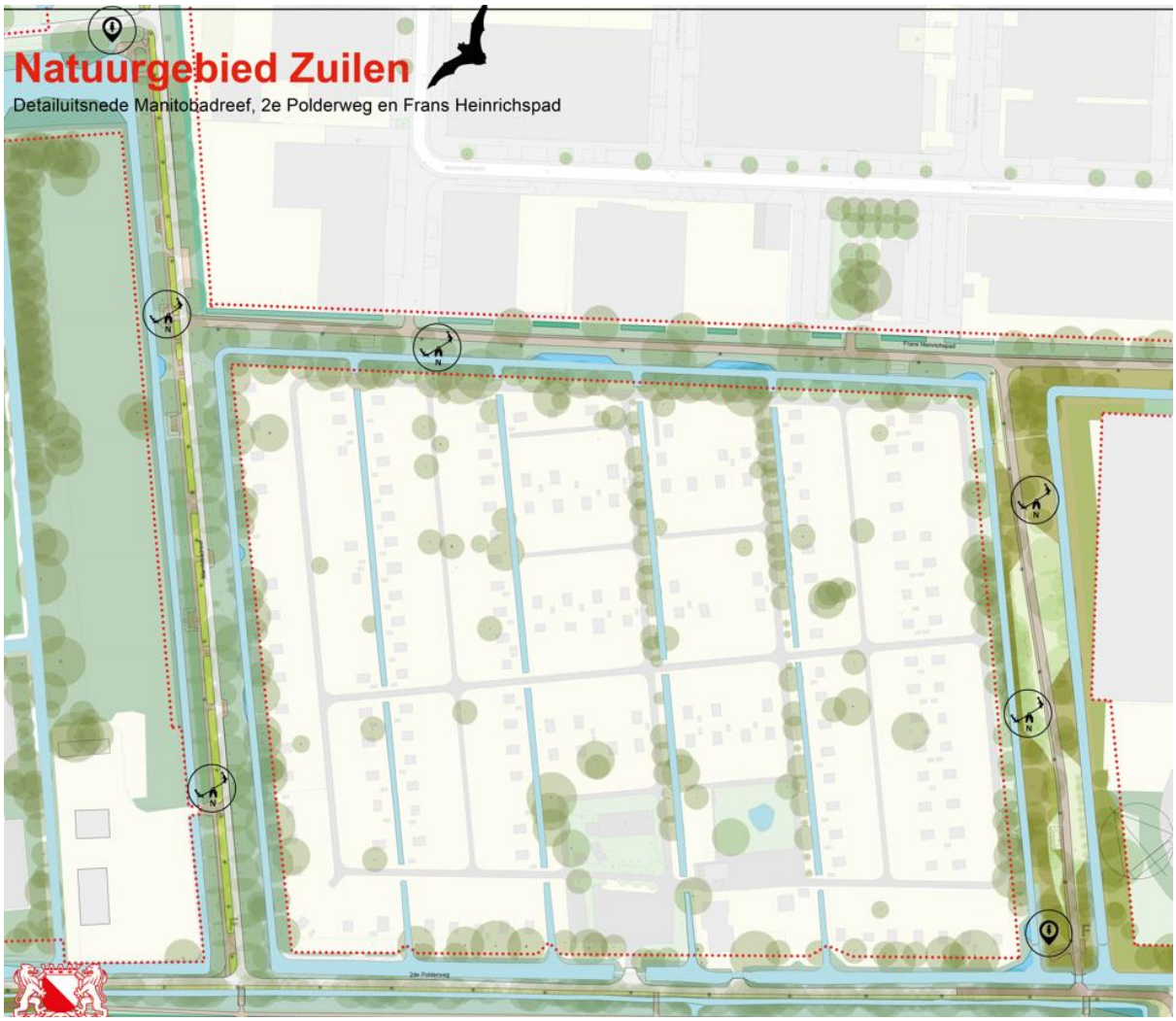
- Informatiebord Natuurgebied Zuilen
- Houten fietsrekken (4-6)
- Ruimte voor zitmeubilair
- Kleine speelaanleiding
- Plekken in de schaduw
- Nieuwe voetpaden starten vanaf dit gebied (o.a. het rondje Frans Henrichspad)

- De Manitobadreef wordt versmald en ingericht als fietsstraat (auto te gast)
- Ruimte voor een ‘sportzone’ langs de Manitobadreef. Koppeling met sportfaciliteiten

Entreezone “De Wilgenhof”

Een kleinere, informele entree. Belangrijk voor mensen vanuit de richting Overvecht en het bedrijventerrein. Ook hier zorgen we voor:

- Informatiebord Natuurgebied Zuilen
- Houten fietsrekken (2-4)
- Ruimte voor zitmeubilair
- Plekken in de schaduw
- Nieuwe voetpaden starten vanaf dit gebied



Functioneel inrichtingsplan entreezone Het Slingerbos, De Wilgenhof en rondje Frans Henrichspad

Spelen

Bij de entreezones is ruimte voor (kleinschalig) spelen. De speelvoorzieningen sluiten aan bij de aard van het gebied. Ze krijgen een plek en inrichting die bij het gebied past. Denk aan natuurlijk spelen, zand, water of slootje springen. We combineren dat ook met zitgelegenheden. Voor de invulling betrekken we kinderen en scholen in de omgeving. Het bos is nu, en in de toekomst, één grote natuurlijke speel- en ontdekplek. Kinderen kunnen

met schepnetjes waterdieren vangen of ontdekken. In het beheer faciliteren we het bouwen van hutten in het bos op enkele plekken. We richten geen plek in. Vanuit Overvecht en Zuilen kan gemakkelijk een bezoek gebracht worden aan de boerderij van de pachter en beheerder, en tenslotte is de uitkijktoren in het gebied (voor meer info zie ‘uitkijktoren’) voor kinderen ook een trekker.

Wandelen

Van oudsher is Natuurgebied Zuilen een wandelgebied met aansluitingen op wandelroutes vanuit de directe omgeving zoals langs de Vecht, Oud Zuilen en langs de Vecht richting Fort De Klop en nu ook de oversteek op de Franciscusdreef en de aansluiting met het Frans Henrichspad. Deze wandelfunctie wordt bij de ontwikkeling naar Natuurgebied Zuilen versterkt en verbeterd. We verbeteren de wandelinfrastructuur op drie manieren: door een fijnmaziger netwerk van wandelpaden *in* het gebied te realiseren: deze volgen op één pad na de historische kavelstructuur. Daarnaast leggen we wandelpaden aan de randen van het gebied aan om fietsers en voetgangers meer te scheiden, en tenslotte verbeteren of creëren we routes waarmee we het gebied voor wandelaars beter verbinden met de omgeving.



Voorbeeld aanleg vrijliggend wandelpad langs fietspad bij Atletiekbaan

De bestaande wandelpaden in het gebied krijgen een upgrade, waarbij de paden beter begaanbaar en duurzamer worden door middel van verbeterde verharding en drainage. We intensiveren de padenstructuur in het gebied, met respect voor de bijzondere kavelstructuur. Hiervoor leggen we extra paden aan en zorgen we ervoor dat bezoekers van het gebied rondjes van verschillende lengtes kunnen afleggen over verschillende ondergronden. We maken op verschillende plekken voetgangersbruggetjes, variërend van een eenvoudige plank met leuning tot een vlonderbrug. Naast de bestaande zitbanken worden extra banken op goede zichtplekken geplaatst om even tot rust te komen en van het gebied te genieten.



Op meer plekken met mooi uitzicht komen bankjes te staan

Ook zullen enkele gemarkeerde wandelroutes worden geïntroduceerd om bezoekers op een makkelijke manier met het gebied kennis te laten maken. Op één perceel waar we nieuwe natuur ontwikkelen leggen we een gemaaid pad door het bloemrijk grasland aan. Het gemaaide pad wordt buiten het broedseizoen opengesteld en is niet toegankelijk voor honden.



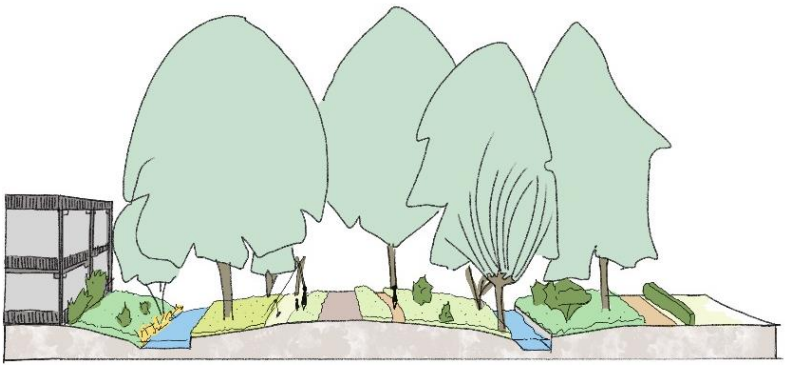
Impressie nieuw aan te leggen wandelpad in gebied

Door verschillende rondjes te combineren is het gebied straks aantrekkelijk voor iedereen, van ouderen die rustig een korte afstand willen afleggen, tot fanatieke hardlopers die juist meer kilometers willen maken. Door het toevoegen van markering die de verschillende routes aangeven en het plaatsen van bankjes op logische plekken, is bewegen hier voor iedereen toegankelijk.

Fietsers gaan vooral om het gebied heen en maken gebruik van de Vechtdijk en de 2e Polderweg. We ontvlechten de voetganger en de fietser, die nu op een aantal plekken rond het gebied nog in de knel zitten met elkaar, door het aanleggen van meer vrijliggende wandelpaden langs de fietsroutes.

Rondje Frans Henrichspad

Een bijzondere vermelding verdient het nieuwe 'rondje Frans Henrichspad'. Bij het ontwerpend onderzoek naar het aanleggen van een wandelpad door het Slingebos-Manitobabos (voor meer info zie 'natuur en water') is een wandelroute rondom het tuinderscomplex Ons Genot in beeld gekomen. Deze route is technisch en financieel eenvoudig te realiseren en versterkt bovendien de verbinding tussen het gebied en het bedrijventerrein Overvecht: medewerkers kunnen straks vanuit het bedrijventerrein op meerdere plekken op dit rondje aantakken, en bovendien ongestoord door fietsers richting het gebied wandelen. Het rondje maakt straks ook deel uit van de 'sportzone' rond de Manitobadreef.



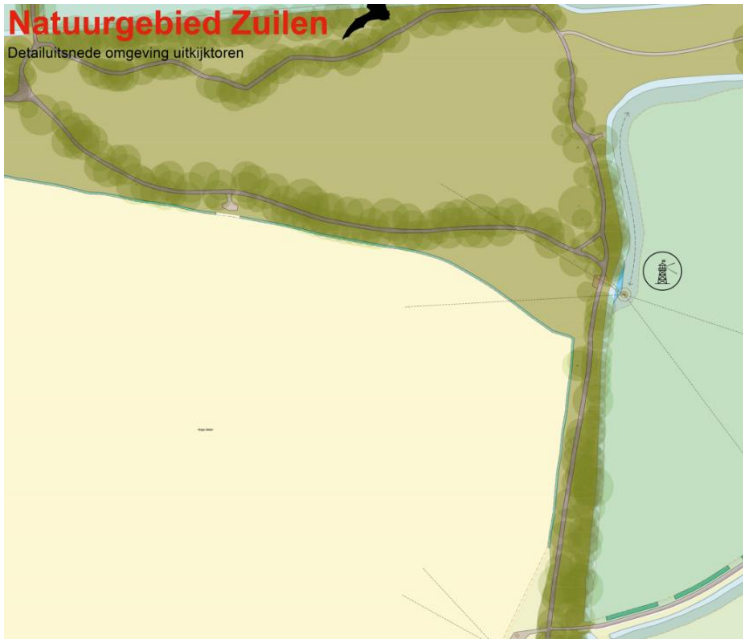
Nieuwe profiel Frans Henrichspad inclusief wandelpad

Uitkijktoren

Tijdens het uitwerken van het startdocument bestond in de werkgroep enthousiasme voor een uitkijktoren in het gebied. In het startdocument is deze maatregel nog niet benoemd. Bij het ontwerpend onderzoek voor het functioneel ontwerp is dit idee wel meegenomen en onderzocht op haalbaarheid en wenselijkheid. Hiervoor is in eerste instantie gesproken met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) die vanuit het rijksmonumentale karakter van het gebied meekijkt en de Provincie Utrecht, die vanuit het UNESCO Werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie aan tafel zit. Beide organisaties gaven aan in de basis positief tegenover het idee van een uitkijktoren in het gebied te staan, mits deze aan een aantal randvoorwaarden voldoet (o.a. locatie, uitstraling en hoogte ten opzichte van de bestaande bomen). Ook zijn verschillende disciplines binnen het projectteam betrokken. Hier kwamen aanvullende randvoorwaarden naar voren zoals beheer, sociale veiligheid en ecologische inpassing. Dit ontwerpend onderzoek en de opgehaalde randvoorwaarden leverde voldoende informatie op voor de tweede stap in de verkenning: binnen de randvoorwaarden is een zoekgebied voor een uitkijktoren aan de oostelijke rand van het parkbos geïdentificeerd. Hier is vervolgens in de ontwerpschets een eerste schets van een toren meegenomen en geraamd. Hieruit bleek dat een uitkijktoren past binnen de raming van het project. Daarmee is de juridische, landschappelijke en financiële haalbaarheid in kaart gebracht. Hierna is de uitkijktoren ook in de peiling meegenomen. Hieruit bleek dat

voldoende deelnemers aan de peiling een uitkijktoren in het gebied van toegevoegde waarde vinden. Daarmee heeft het ontwerpend onderzoek haalbaarheid en wenselijkheid met positief resultaat getoetst. De uitkijktoren is dan ook als maatregel in het FO opgenomen.

Voor nu gaan we uit van een houten toren van circa 25 meter. De toren wordt in het detailontwerp nader gedetailleerd. De SOLGU heeft ons bij de peiling verder nog meegegeven dat het mooi zou zijn als de beleving van de uitkijktoren ook door mensen met een beperking kan worden ervaren. Ideeën hierover (zoals een spreekbuis of een periscoop) nemen we mee in de uitwerking. Tot slot kan een uitkijktoren op de voormalige zichtlijn naar de Dom (inclusief informatie hierover bij de toren) bijdragen aan het opnieuw beleefbaar maken van deze historische zichtlijn, zonder dat er in het aanwezige groen van het parkbos gesnoeid hoeft te worden.



Detail zoekgebied uitkijktoren



Impressie van de uitkijktoren

Sportzone Manitobadreef

Aanvullend op de routestructuur van hardloop- en wandelpaden in en om het gebied richten we aan de Manitobadreef een sportzone in. Hier plaatsen we sport- en beweegtoestellen die passen bij het karakter van het gebied, en die bijvoorbeeld geschikt zijn voor bootcamp of georganiseerde sporttrainingen. Door materialisatie en kleurgebruik laten we deze toestellen zoveel mogelijk aansluiten bij de uitstraling van het gebied. Er komt een specifieke sport- en beweegroute rondom volkstuinencomplex Ons Genot. Hier zorgen we voor extra uitdaging door bijvoorbeeld patronen op het pad aan te brengen die sporters kunnen gebruiken bij hun training. De sportzone is niet alleen geschikt voor individuele sporters, maar is ook van meerwaarde voor de sport- en beweegaanbieders rond het gebied en op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht.

Watersport

De Vecht is geschikt voor watersporters. Om hen ook meer bij het gebied te betrekken maken we een drietal kleine aanlegsteigers aan de Vechtdijk. Hier kunnen roeiers, kanoërs en suppers aanleggen om daarna te genieten van alles wat het gebied te bieden heeft.

Bereikbaarheid

In het functioneel ontwerp zijn de volgende maatregelen met betrekking tot bereikbaarheid opgenomen:

- We maken de Vechtdijk autovrij tussen de J. M. de Muinck Keizerbrug en de Slotlaan
- We treffen een pakket van maatregelen om de 'hoofdingang' van het gebied te versterken en de verbinding met Overvecht te verbeteren
- We herstellen de doorgaande voetgangersverbinding met Oud Zuilen
- We concentreren al het autoparkeren rond het gebied als langsparkeren op de Franciscusdreef
- We treffen een pakket aan maatregelen voor bezoekers met een beperking
- We verbeteren bewegwijzering en toeristische informatie rond het gebied
- We realiseren in het kader van dit project geen nieuwe oeververbinding over de Vecht

Vechtdijk autovrij

Na onderzoek van de drie varianten voor een aangepaste verkeerssituatie op de Vechtdijk uit het startdocument (fietsstraat / éénrichtingsverkeer / autovrij) is de conclusie dat de variant autovrij haalbaar én wenselijk is. De Vechtdijk wordt autovrij vanaf de onderdoorgang van de J. M. de Muinck Keizerbrug tot de Slotlaan. Deze optie creëert de meest verkeersveilige situatie voor fietsers en voetgangers, maakt het mogelijk om de westelijke afrit van de Franciscusdreef te laten vervallen voor autoverkeer en creëert meer ruimte en een hogere verblijfskwaliteit voor de entreezone Gemaal De Klop.

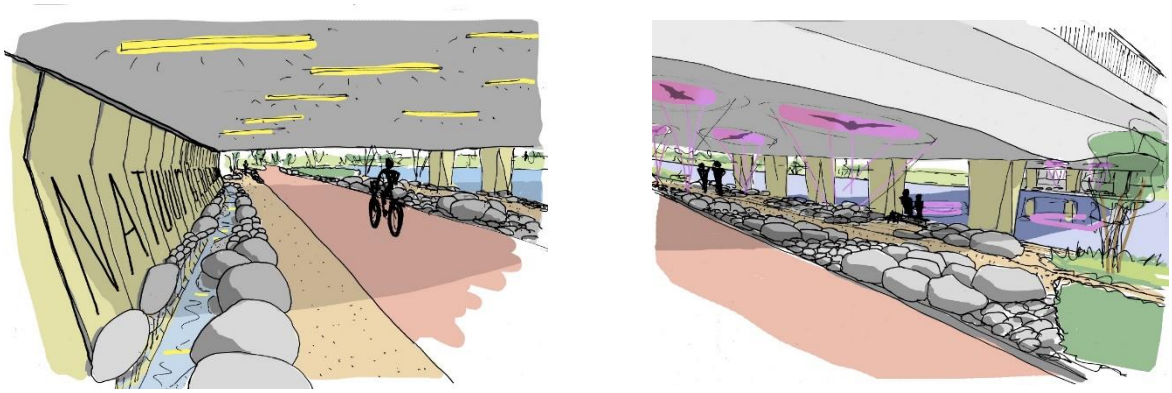
De Vechtdijk tot Oud Zuilen bevat geen adressen, dus de aanpassing treft geen bestemmingsverkeer op de Vechtdijk zelf. Bovendien is uit verkeersonderzoek gebleken dat gemiddeld slechts 500 motorvoertuigen per dag gebruikmaken van de Vechtdijk. Hiervan is slechts een deel bestemmingsverkeer voor het dorp Oud Zuilen: een relatief groot deel betreft lesvoertuigen. Ook de ontsluiting van Oud Zuilen komt met deze maatregel niet onder druk te staan: het aantal motorvoertuigen is zeer beperkt, en Oud Zuilen blijft goed bereikbaar via de Zuilenselaan. De maatregel is ook besproken met de nood- en hulpdiensten, de gemeente Stichtse Vecht, de dorpscommissie Oud Zuilen en de Fietsersbond. Allen zijn positief over het voorstel. Ook zijn bij de peiling zorgen geuit, bijvoorbeeld over de bereikbaarheid van de percelen voor de pachter. Hiervoor bekijken we bij de uitwerking welke maatregelen nodig zijn, te denken valt aan een ontheffing.



Een impressie van de Vechtdijk

Verbinding Overvecht

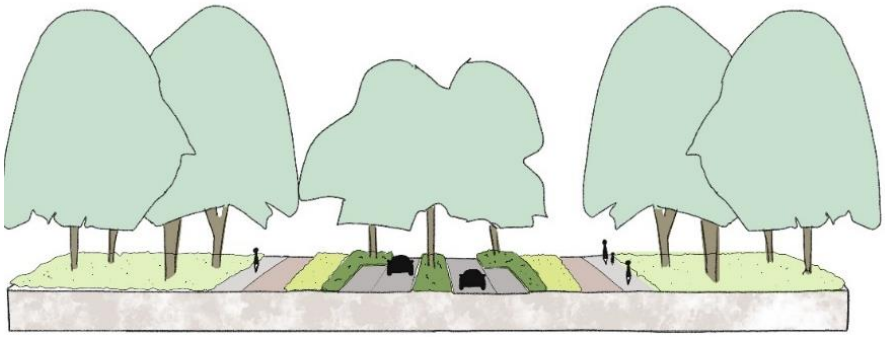
We verminderen de barrière-werking van de Franciscusdreef. Zodat de toegankelijkheid en bereikbaarheid voor het langzaam verkeer verbetert. Ter hoogte van Natuurgebied Zuilen gaat deze naar 2 x 1 rijbaan. Er komt een nieuwe, verkeersveilige voetgangers- en fietsers-oversteek. Aansluitend op het pad rondom Fort aan de Klop, en verder door naar de Klopvaart. We verbeteren ook de onderdoorgang van de J.M. Muinck Keizerbrug. Denk aan licht, kunst of andere aankleding. We houden rekening met de eisen van de Nood- en Hulpdiensten.



Impressies van de onderdoorgang met licht, kunst, groen of andere aankleding

De westelijke afrit vanaf de Franciscusdreef naar de Vechtdijk sluiten we af voor de auto. De fietser kan hier wel van gebruik blijven maken. We houden hierbij ook rekening met de eisen van de Nood- en Hulpdiensten en de bereikbaarheid van de landbouwpercelen. De oostelijke afrit krijgt een volledige aansluiting voor het autoverkeer om de bereikbaarheid van

de Vechtdijk te waarborgen. Indien dit niet mogelijk is, kan verkeer ook keren bij rotonde Irenelaan. De huidige haakse parkeerplaatsen onderaan het talud worden verplaatst naar langsparkeerplaatsen langs de Franciscusdreef. Zo is er meer toezicht, waardoor overlast beter kan worden voorkomen. Parkeerplekken voor bezoekers met een beperking worden ingepast (2 stuks). Toegankelijke voetpaden naar het gebied sluiten hierop aan.



Profiel Franciscusdreef 2x1 rijstrook



Detail functioneel inrichtingsplan rond J. M. de Muinck Keizerbrug

Voetgangersverbinding Oud Zuilen

De Vecht is eeuwenlang de levensader van de stad geweest en werd druk bevaren. Om zeilschepen, bij gebrek aan wind, en trekschuiten toch te kunnen laten varen was er een jaagpad langs de oever aangelegd. Dat is deels nog aanwezig. In het startdocument is de ambitie geformuleerd om het jaagpad te herstellen tot Oud Zuilen. Uit de planuitwerking blijkt dat het noordelijke deel van de Vechtdijk een te smal profiel heeft om hier het jaagpad te herstellen zonder schade aan de waardevolle oevervegetatie. We verbeteren daarom alleen het nog aanwezige jaagpad langs het zuidelijk deel van de Vechtdijk, en realiseren op een andere wijze, via het gebied zelf, een doorgaande wandelroute richting Oud Zuilen. Hierbij maken we zoveel mogelijk gebruik van bestaande wandelpaden.

Parkeren

We verwijderen de autoparkeerplaats aan de oostzijde van de J.M. de Muinck Keizerbrug (25 parkeerplekken) en vervangen deze parkeerplaatsen door langsparkeren op de Franciscusdreef. We verwijderen de autoparkeerplaats aan de Slotlaan en benutten de vrijgekomen ruimte voor de realisatie van de entreezone De Duiventil. De opgeheven parkeerplekken (circa 10) worden ook als langsparkeren aan de Franciscusdreef teruggebracht. Het totale aantal parkeerplekken rond het gebied blijft dus gelijk, maar wordt geconcentreerd op de Franciscusdreef (totaal circa 35 parkeerplekken).

Bezoekers met een beperking

We hebben op verschillende manieren aandacht voor bezoekers met een beperking. Zo komen op twee locaties rond het gebied parkeerplaatsen voor bezoekers met een beperking: aan de Franciscusdreef bij de entreezone De Duiventil (Slotlaan), We houden bij de inrichting van deze parkeerplekken rekening met de input over gebruiksvriendelijkheid uit de peiling. Daarnaast creëren we meerdere ommetjes in het gebied die geschikt zijn voor een bezoeker met een rollator, rolstoel of scootmobiel. Ook is er een ommetje te maken dat geschikt is voor een bezoeker met een visuele beperking. Tot slot wordt de voet van de uitkijktoren ook bereikbaar voor bezoekers met een beperking, en onderzoeken we in de uitwerking hoe ook aan de voet van de toren de uitkijktoren kan worden ‘beleefd’.

Bewegwijzering

Om de vindbaarheid van het gebied te verbeteren, plaatsen we bewegwijzering en informatieborden in de omgeving. Daarnaast ook bij entrees en andere markante plekken. Dit helpt bezoekers bij het oriënteren en geeft inzicht in de ecologische en historische waarde van het gebied.

Verbinding over de Vecht

We hebben de verbetering van de verbinding met Zuilen onderzocht. Er is een haalbaarheidsonderzoek naar verschillende manieren om de verbinding over de Vecht te verbeteren uitgevoerd. Op basis van regelgeving en ruimtelijke inpassing zijn in totaal 8 varianten van een brug of pont op de twee in het startdocument benoemde locaties haalbaar. Van deze 8 varianten zijn op basis van landschappelijke, cultuurhistorische, ecologische en recreatieve impact de 3 meest interessante varianten geraamd (vaste lage brug, beweegbare brug, onbemande pont). Op basis van deze raming is geconcludeerd dat, gezien de beschikbare middelen voor het project, de kosten van géén van deze varianten in verhouding staat tot de baten en ruimte die daarmee overblijft voor andere maatregelen uit het startdocument. Kortom: een nieuwe oeververbinding is in het kader van dit project financieel niet realistisch. Een nieuwe oeververbinding wordt wel nog steeds van toegevoegde waarde beschouwd voor de verbinding van Zuilen met het toekomstige natuurgebied. Daarom wordt nog bekeken hoe en op welke manier een mogelijke nieuwe oeververbinding in de toekomst alsnog haalbaar kan zijn. Hiervoor biedt het onderzoek veel nuttige informatie voor een toekomstige afweging.

5. Projectbeheersing

Financiën

De maatregelen uit dit document (IPvE/FO) zijn globaal geraamd. Op basis hiervan worden de totale kosten (plankosten en uitvoeringskosten) voor het project geschat op circa €8 miljoen.

De plankosten (€1,6 miljoen) voor de ontwikkeling van het gebied worden gedekt uit het programma Aantrekkelijke Groene Leefomgeving en Erfgoed, doelstelling ‘extra groen’ (Meerjaren Groen Programma). Vanuit dit programma is onder de doelstelling ‘water en rioleringssysteem’ binnen het uitvoeringsprogramma Water en Riolering een bijdrage (€200.000,-) voor het project gereserveerd.

Voor de uitvoeringskosten is in het coalitieakkoord 2022-2026 een investeringskrediet van €5 miljoen beschikbaar gesteld, ook als onderdeel van het programma Aantrekkelijke Groene Leefomgeving en Erfgoed.

Om de totale kosten van het project te dekken wordt daarnaast een beroep gedaan op twee externe middelen: de provinciale subsidieregeling ‘Groen Groeit Mee’ (max. €1 miljoen) en een bijdrage (ca. €200.000,-) vanuit het Programma Gezond Water van de Gemeente Utrecht in samenwerking met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). Wanneer deze externe middelen niet worden toegekend, zal in het detailontwerp aanpassingen worden gedaan waarmee het ontwerp alsnog binnen de beschikbare dekking past, of moet naar aanvullende bronnen worden gezocht. Omdat het IPvE/FO voldoet aan subsidievoorwaarden van beide programma’s en er voldoende middelen binnen de (subsidie)programma’s beschikbaar zijn, schatten we in dat de kans klein is dat deze middelen niet worden toegekend.

Beheer

Het beheer zal zich richten op twee dingen: het behoud en bevorderen van de natuurwaarden en het behoud van de uitstraling die past bij het kwaliteitsniveau van het nieuwe gebied als één van de groene parels van de stad.

Natuurwaarden

Met het gevoerde beheer wordt de ingezette natuurontwikkeling voortgezet en doorontwikkeld. Dit gebeurt onder andere in nauwe samenwerking met de gebiedspartner die namens de gemeente het natuurlijk beheer van de NNN-percelen uitvoert. Samen werken we op deze percelen aan het onderhoud en de realisatie van de natuurdoelen. Ook wordt het leefgebied van de verschillende benoemde doelsoorten in stand gehouden.

We zoeken in het natuurbeheer naar een goede balans tussen natuurontwikkeling en andere waarden, zoals cultuurhistorische beleving. Zo kijken we waar het mogelijk is om bijvoorbeeld doorkijkjes tussen de verschillende percelen of zichtlijnen te creëren.

Kwaliteitsniveau

De Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte stuurt op de kwaliteit van de openbare ruimte. Bij de inrichting van de openbare ruimte spelen veel belangen mee. De gemeente deelt deze belangen op in 3 domeinen: beheer, inrichting en gebruik. Het Handboek Openbare Ruimte (HOR) zet een toetsingskader neer waar de belangen uit deze 3 domeinen zijn vertegenwoordigd. Door het gebruiken van het handboek houden we bij het maken van plannen voor de openbare ruimte al rekening met het ‘presteren’ ervan in de toekomst. Hiermee voorkomen we onnodig onderhoud en onveilig of onwenselijk gebruik, zodat we langer kunnen genieten van de nieuwe of vernieuwde openbare ruimte.

Natuurgebied Zuilen is aangemerkt als ‘Bijzondere plek’. Bijzondere plekken onderscheiden zich van de gebieden waarin ze liggen door hun bijzondere functie met een hoge verblijfswaarde. Ze geven identiteit aan Utrecht, aan de wijk en/of aan de buurt waarin ze liggen. De Vecht en de Fransiscusdreef zijn aangeduid als ‘Bijzondere lijn’. De bijzondere lijnen en plekken vallen onder het kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder. Deze lijnen en plekken hebben een ander gebruik dan de woon- en werkgebieden. Dit betekent dat afwijken van het kwaliteitsniveau Domstad mag, als standaardoplossingen niet voldoende zijn vanwege de gebruiksdruk, de bijzondere functie of de wens om de (historische) identiteit van een plek of lijn te versterken. De inrichting en/of het beheer mogen op bepaalde punten afwijken in materiaalgebruik of bijzondere elementen. Uitgangspunt is dat er één ruimtelijke opgave is, waarin de principes ‘samenhang’ en ‘herkenbaarheid’ essentieel zijn. Voor de bijzondere lijnen is ook ‘continuïteit’ een belangrijk principe.

Beheerplan

Met de ontwikkeling van het gebied gaat ook het beheer veranderen. De beheeropgave, beheerorganisatie en de beheerkosten veranderen. In de uitwerking van dit functioneel ontwerp tot een definitief ontwerp stellen we voor het gehele gebied ook een passend beheerplan en bijbehorende beheerkostenraming op. Daar waar nodig pakken we achterstallig beheer aan, het toekomstig beheer stemmen we beter af op het beoogde toekomstige gebruik. Daarnaast stemmen we het beheer nadrukkelijker af op de realisatie van de natuurdoelen in het gebied.

We zijn in het gebied al begonnen met een bijzondere samenwerkingsvorm met betrekking tot beheer en realisatie van natuurdoelen. De pachter die tot nu toe alle landbouwpercelen in het gebied van de gemeente pachtte, is nu voor de percelen waar natuurontwikkeling de ruimte krijgt beheerder. Daarmee werken we zoals gezegd met deze pachter nu als gebiedspartner samen in de realisatie van de natuurdoelen in het gebied.

Tot slot gaan we ook zelfbeheer in het gebied stimuleren, mogelijk met de gebiedspartner als spil. Dit vraagt wat in de samenwerking tussen de gemeentelijke beheerorganisatie en de gebiedspartner. Dit werken we in het beheerplan verder uit.

Onderzoeken en vergunningen

Naar verwachting zijn verschillende onderzoeken en vergunningen nodig. Ontwikkelingen op de NNN-percelen mogen geen belemmering zijn voor de vastgestelde natuurdoelen. Om ervoor te zorgen dat deze bescherming goed wordt geregeld, heeft de provincie in de omgevingsverordening instructieregels opgenomen. Deze instructieregels vormen het kader waar een omgevingsplan aan moet voldoen. Initiatieven moeten worden getoetst aan deze instructieregels.

Uit het historisch onderzoek blijkt dat de bodem op verschillende locaties verontreinigd is. In de volgende fase (het detailontwerp) zal op de plekken waar grondwerkzaamheden plaatsvinden, nader onderzoek naar de kwaliteit van de (water)bodem moeten worden uitgevoerd. Ook moet, afhankelijk van de omvang en diepte van ontgravingen en grondverzet, een melding of vergunning voor archeologie worden aangevraagd. Er is overleg met verschillende instanties op het gebied van cultureel erfgoed over de ambitie om een uitkijktoren in het gebied te realiseren, onder andere over de hoogte en exacte locatie, zodat deze past binnen de kaders van het culturele erfgoed en monumentale karakter van het gebied.

Op basis van een zogenaamde ‘omgevingsplantoets’ die is uitgevoerd op het startdocument is vooralsnog de conclusie dat er geen omgevingsplanwijziging nodig is voor de realisatie van de ontwikkeling. Voor alle werkzaamheden in het projectgebied zal een aanlegvergunning nodig zijn. Daarnaast is de wens om het grondwaterpeil te verhogen. Dit verbetert de kwaliteit van de natuur. HDSR staat positief tegenover verhoging van het grondwaterpeil. Zij is dan ook de instantie die het peilbesluit neemt. Wij onderzoeken of de verhoging van de waterstand geen negatieve effecten op de natuur of de omliggende gebieden met zich meebrengt.

Ten slotte is het onderzoek naar de haalbaarheid van de oeververbinding afgerond. Op dit moment behoeft dit geen verdere actie.

Vervolg en planning

Nadat de gemeenteraad dit document (IPvE/FO) vaststelt, werken we het ontwerp uit tot een concept detailontwerp. Op het concept detailontwerp wordt een laatste keer input opgehaald uit de omgeving. De input uit deze laatste samenwerkingsronde wordt verwerkt in een definitief ontwerp waarmee de aannemer aan de slag kan. In deze fase werken we ook het al benoemde beheerplan inclusief een sluitende beheerkostenraming uit. We verwachten het definitieve ontwerp in 2026 af te ronden.

Hierna start de voorbereiding van de uitvoering, waarbij we een aannemer zoeken en een planning voor de uitvoering van de werkzaamheden bepalen. In de 2^{e} helft van 2027 verwachten we met de werkzaamheden te starten. Omdat de uitvoering gefaseerd is en van vele factoren in het gebied afhankelijk (denk aan plantseizoen en broedseizoen) zal de oplevering van de laatste werkzaamheden naar verwachting pas in 2029 zijn.

Bijlagen

Bijlage 1: samenwerkingsverslag

Zie voor deze bijlage het aparte document ‘Samenwerkingsverslag IPvE/FO Natuurgebied Zuilen’

Bijlage 2: samenwerkingsplan

Zie voor deze bijlage het aparte document ‘Samenwerkingsplan IPvE/FO Natuurgebied Zuilen’

Bijlage 2: onderzoek oeververbinding Natuurgebied Zuilen

Zie voor deze bijlage het aparte document ‘Onderzoek oeververbinding Natuurgebied Zuilen’

Colofon

Wethouder
Linda Voortman | Groen

Opdrachtgever
Anouk Teuns | Afdelingshoofd afdeling Openbare Ruimte, Klimaat en Groen

Projectmanagement
Digna Scholte | Ruimte
Floris van Proosdij | Ruimte
Laura da Rosa | Ruimte
Peter Andersen | Stadsingenieurs
Simone Ketelaars | Communicatie

Versiedatum
Juni 2025

Status
Concept – ter besluitvorming voor gemeenteraad

Samenwerkingsplan

IPvE/FO Natuurgebied Zuilen

Januari 2025

Inhoud

1. Projectinformatie 2
2. Doelen van de samenwerking met de omgeving 2
3. Samenwerkingsaanpak 3
Minder intensieve samenwerking met kleine groep betrokkenen, maar doelgericht betrekken brede groep 3
4. Onderwerpen/maatregelen en betrokkenen 3
Context en aanpak 3
Overzicht betrokkenen 3
Onderwerpen 4
De aanpak per onderwerp 5
Duidelijkheid over verwachtingen 6
5. Communicatie 6
De doelstellingen van de communicatie zijn: 6
Middelen en kanalen 6
De kernboodschap 6
6. Resultaatverwerking en evaluatie 7
Verwerking van input 7
Evaluatie van het proces 7

1. Projectinformatie

Met de vaststelling van het startdocument voor Natuurgebied Zuilen op 26 september 2024 heeft de raad het startsein gegeven voor de definitiefase van het Utrecht Plan Proces (UPP). Het startdocument vormt een mijlpaal waarin de gezamenlijke uitgangspunten en doelen voor de ontwikkeling van het gebied zijn vastgelegd. Hiermee wordt toegewerkt naar de uitwerking van het Integraal Programma van Eisen (IPvE) en het Functioneel Ontwerp (FO), die de basis vormen voor verdere realisatie.

Het startdocument voor Natuurgebied Zuilen is voortgekomen uit een intensief participatietraject waarin een werkgroep gezamenlijk een plan voor de toekomst van het Natuurgebied Zuilen heeft ontwikkeld. Deze intensieve participatie heeft geleid tot een breed gedragen toekomstbeeld voor het natuurgebied. De IPvE/FO-fase bouwt voort op deze basis, maar heeft een andere dynamiek. Waar het startdocument werd gekenmerkt door een hoge mate van burgerparticipatie, ligt in deze fase de nadruk op het toetsen van het ontwerp en het verzamelen van gerichte input om tot een beter FO te komen.

In de IPvE/FO-fase zal de betrokkenheid van de omgeving meer gefocust zijn, waarbij specifieke onderwerpen (onder andere geformuleerde maatregelen) en vraagstukken centraal staan. Dit stelt ons in staat om waardevolle inzichten op te halen en waar mogelijk te implementeren in het ontwerp.

2. Doelen van de samenwerking met de omgeving

De samenwerking (participatie- en communicatie met de omgeving) heeft als belangrijkste doel om de betrokkenheid van belanghebbenden te benutten op een manier die bijdraagt aan de kwaliteit en haalbaarheid van het ontwerp.

De focus ligt op:

- Het laten **toetsen** van het functioneel ontwerp op specifieke onderwerpen;
- Het ophalen van **waardevolle input** op bepaalde onderdelen van het functioneel ontwerp te verbeteren waar mogelijk;
- Het **voorbereiden** van de ontwerp- en voorbereidingsfase door óók informatie te verzamelen die relevant is voor het voorlopig en definitief ontwerp.

Hoewel in het startdocument veel maatregelen al in samenspraak met de omgeving zijn geformuleerd, biedt de IPvE/FO-fase nog ruimte voor optimalisatie. Dit is een belangrijke kans om het ontwerp op een aantal punten aan te scherpen. Heldere communicatie over waar we wel en niet over participeren en waarom (niet), en wat er met de input die we in deze fase verzamelen gebeurt, is hierbij essentieel. Zo waarborgen we vertrouwen en zijn we transparant. De opbrengst van deze participatieronde wordt gebruikt als input voor een zorgvuldige belangenafweging: het uiteindelijk besluit is aan de raad.

3. Samenwerkingsaanpak

Minder intensieve samenwerking met kleine groep betrokkenen, maar doelgericht betrekken brede groep

In tegenstelling tot de intensieve participatie (met een relatief kleine werkgroep) tijdens de opstelling van het startdocument, wordt in deze fase gekozen voor een minder intensieve, maar doelgerichte aanpak. Er liggen duidelijke kaders vastgesteld in het startdocument waarover niet opnieuw geparticipeerd gaat worden. Het is onnodig en onwenselijk - ook voor bewoners- om opnieuw over alle onderwerp een open gesprek te voeren. We willen een bredere groep toekomstige gebruikers en belanghebbenden meer betrekken bij de ontwikkeling van het gebied en hun belangen ophalen zodat de raad een afgewogen besluit kan nemen.

Binnen het kader van het 'Kompas voor Zeggenschap' van *Samen Stad Maken* richten we ons op methode die aansluit bij de behoefte en het belang van de onderwerpen, namelijk *peilen.*

De participatieaanpak is opgebouwd uit:

1. **Online peiling** via DenkMee, waarmee we een breed publiek bereiken en gerichte vragen stellen over onderwerpen zoals de inrichting van de entreezones;
2. **Bewoners gericht opzoeken** door op plekken waar bewoners uit Zuilen en Overvecht komen te gaan staan en te ondervragen;
3. **Bijeenkomst in de wijk**, waar (toekomstige) gebruikers en belanghebbenden in een informele setting vragen kunnen stellen en de enquête kunnen invullen
4. **Eén-op-één gesprekken,** gericht op specifieke thema's en doelgroepen/experts, met een focus op dialoog en interactie.

De peiling heeft als doel om zoveel mogelijk belangen in beeld te brengen zodat in de besluitvorming een goede afweging kan worden gemaakt. De afweging draait om meer dan alleen de vraagt hoe populair of niet populair een maatregel is bij deelnemers aan de peiling. De peiling heeft dan ook nadrukkelijke en kwalitatieve insteek.

4. Onderwerpen/maatregelen en betrokkenen

Context en aanpak

De omgeving is opnieuw in kaart gebracht via een omgevingsanalyse. Deze analyse heeft geleid tot een lijst van betrokkenen en relevante onderwerpen, waarbij onderscheid is gemaakt tussen onderwerpen waar er ruimte is voor participatie en onderwerpen die reeds zijn vastgesteld of pas in een latere fase aan bod komen (zoals zelfbeheer/beheer). Bij elk onderwerp is gekeken naar de mate van participatieruimte en de meest geschikte vorm van participatie (zie bijlage 1)

Overzicht betrokkenen

- Omwonenden
  - Inwoners van nabijgelegen wijken en buurten (Overvecht / Zuilen)

    - De voormalige werkgroep van Natuurgebied Zuilen

- Huidige en toekomstige gebruikers:
    - Recreanten zoals wandelaars, fietsers, en hardlopers
    - Sportverenigingen rond het gebied (o.a. LTC Vechtlust, Atletiekbaan Overvecht)
    - Inwoners van nabijgelegen wijken en buurten (Overvecht / (Oud) Zuilen) en medewerkers van bedrijven op bedrijventerrein Overvecht
    - Tuindersvereniging Ons Genot

- Belangenorganisaties
    - Fietsersbond
    - SOLGU

- Lokale en regionale overheden
    - Gemeente Stichtse Vecht
    - Waterschap HDSR
    - Provincie Utrecht
    - Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE)

- Dorp- en wijkcommissies
    - Wijkplatform Noordwest
    - Wijkplatform Overvecht
    - Dorpscommissie Oud Zuilen

- Bedrijven en ondernemers:
    - Pachter en natuurbeheerder Natuurgebied Zuilen
    - Fort aan de Klop
    - Ondernemersvereniging Nieuw Overvecht (ONO)
    - Slot Zuylen

Onderwerpen

We maken een onderscheid tussen onderwerpen die:

- **Al vastliggen in het startdocument**, waar het startdocument geen ruimte voor samenwerking geeft
- **Niet relevant zijn voor de IPvE/FO fase**, maar wel in een later stadium terugkomen en mogelijk samenwerking vereisen (bijvoorbeeld het betrekken van kinderen bij de keuze van speelaangelegenheden)
- **Nog een uitwerking op plaatsvindt**, hier gaan we specifiek input over ophalen in de omgeving, door keuzes voor te leggen aan een bredere groep stakeholders of input op te halen bij specifieke stakeholders.

In het startdocument zijn al veel zaken behoorlijk uitgewerkt. Ook is over veel thema's al uitvoerig geparticipeerd. Daarom benoemen we ook vast de onderwerpen waar we bij de uitwerking van het functioneel ontwerp *niet* over gaan participeren.

De belangrijkste uitgangspunten en maatregelen waar het startdocument weinig of geen ruimte voor samenwerking in de uitwerking geeft zijn:

- De nieuwe balans tussen landbouw en natuurontwikkeling in het gebied en de inrichting van de nieuw te creëren 'natuurpercelen';
- De nieuw aan te leggen wandelpaden in en rondom het gebied, zowel het aantal paden als de locaties;
- De locatie en het minimale programma van de nieuw te creëren entreezones;

- Het herstel van de historische ‘Iepenlaan’ langs de Hoge Akker;
- De realisatie van natuurvriendelijke oevers en voedselhagen;
- Verder onderzoeken van de rondwandeling Manitobabos;
- De realisatie van een fiets- en voetgangersoversteek over de Franciscusdreef

De onderwerpen uit het startdocument waar nog een uitwerking in het vervolg op plaats moet vinden, en dus *wel* ruimte is waar samenwerking een belangrijke bijdrage kan leveren aan het verbeteren en optimaliseren van het ontwerp zijn:

- De inrichting van de entreezones; speel- en zitelementen
- Het verbeteren (sociaal veiliger) maken van de onderdoorgang van de J.M. de Muinck Keizerbrug;
- Het toevoegen van bepaalde beeldbepalende elementen zoals een uitkijktoren;
- Toevoegen sport elementen;
- De aanpassing van de verkeerssituatie op de Vechtdijk;
- Voorzieningen voor bezoekers met een beperking;
- Regulering waterpeil
- Het verbeteren van de verbinding met het bedrijventerrein Overvecht

De aanpak per onderwerp

De eerste vijf onderwerpen (inrichting entreezones, verbeteren van de onderdoorgang etc) lenen zich voor een bredere peiling onder omwonenden en (toekomstige) gebruikers. De overige onderwerpen lenen zich voor 1-op-1 gespreken met specifieke belanghebbenden. Hieronder volgt kort de aanpak uiteengezet:

Onderwerpen – bredere peiling
Onderwerpen zoals de inrichting van de entreezones, waaronder de J.M. de Muinck Keizerbrug als hoofdentree van Natuurgebied Zuilen, vormen een belangrijk aandachtspunt. Hoewel de basisvoorzieningen zoals verblijfsmogelijkheden, parkeerplekken en informatievoorziening al zijn vastgesteld, blijft er ruimte voor toevoegingen, de zogenaamde ‘specials’. Denk hierbij aan voorzieningen voor bijvoorbeeld sport en spel. Daarnaast willen we de onderdoorgang bij de J.M. de Muinck Keizerbrug ook veiliger maken en inventariseren op welke manier we dit kunnen doen.

Om gericht input op te halen, stellen we zo min mogelijk open vragen, maar presenteren we duidelijke keuzemogelijkheden, zowel visueel als tekstueel.

Specifieke onderwerpen – één-op-één gesprekken
Naast de onderwerpen die zich lenen voor een brede peiling zijn er ook meer specifieke kwesties waarbij een gerichte benadering met een kleinere groep belanghebbenden en experts uitkomst biedt. Een voorbeeld hiervan is de verbetering van de verbinding met Oud Zuilen, de verkeerssituatie-aanpassing op de Vechtdijk. Voor dit onderwerp is samenwerking met onder andere de Fietsersbond en gemeente Stichtse Vecht en de Dorpscommissie Oud Zuilen essentieel.

Deze thematische aanpak in het omgevingsmanagement stelt ons in staat om waardevolle feedback op te halen. Het biedt bovendien een kans om het ontwerp verder te verfijnen en beter af te stemmen op de behoeften en prioriteiten van de gebruikers en betrokkenen.

Duidelijkheid over verwachtingen

Tijdens het proces is het belangrijk om duidelijk te maken welke ruimte er in het proces is voor samenwerking. De uitgangspunten (en maatregelen) uit het startdocument staan vast en vormen het kader waarbinnen de samenwerking plaatsvindt. De uiteindelijke afwegingen over te maken keuzes worden gemaakt door de gemeenteraad, met oog voor haalbaarheid en uitvoerbaarheid. Deze randvoorwaarden worden zowel vooraf als tijdens de samenwerking helder gecommuniceerd.

5. Communicatie

In deze fase willen we zowel nieuwe doelgroepen aanspreken als bekende betrokkenen per thema of onderwerp betrekken. Wij leggen goed uit wat er in het startdocument (tot stand gekomen tijdens intensieve participatie) staat en waarover vanaf nu nog kan worden meegedacht. Daarbij moet duidelijk zijn dat we voortbouwen op eerdere besluiten, maar nog steeds ruimte bieden voor waardevolle bijdragen op specifieke thema's. Het is belangrijk dat betrokkenen begrijpen welke onderwerpen nog bespreekbaar zijn en welke niet, en wat we met hun input gaan doen.

Centraal staat daarmee in de communicatie: hoe vertellen we aan inwoners wat we gaan doen in het gebied? En waar is ruimte voor aanpassingen/ zijn er nog keuzemogelijkheden?

De doelstellingen van de communicatie zijn:

- **Informatievoorziening**: uitleg over wat er voorafging (wat hebben we al gedaan, wat ligt vast), de huidige voortgang en de reikwijdte van het IPvE/FO-proces.
- **Bekendheid vergroten**: meer bewoners en organisaties betrekken bij het proces.
- **Netwerk versterken**: nieuwe en bestaande belanghebbenden verbinden aan het project.

Middelen en kanalen

Er is in deze fase beperkt campagnebudget. Daarom maken we voornamelijk gebruik van de reguliere kanalen van de gemeente, zoals wijkberichten en nieuwsbrieven. Aanvullend promoten wij de vragenlijst op Denk Mee via social media.

Om de doelgroepen effectief te bereiken, zetten we dus diverse communicatiekanalen in, zoals:

- DenkMee-website;
- Wijkberichten en e-mailnieuwsbrieven;
- Fysieke bijeenkomst en straatgesprekken;
- Sociale media;
- Posters in de nabije omgeving;
- Paaltjes met QR code in Natuurgebied Zuilen.

De kernboodschap

De **kernboodschap** die we gebruiken in de communicatie-uitingen is als volgt:

"Net voorbij Overvecht begint Natuurgebied Zuilen, een groene parel langs de Vecht. Je waant je in

een andere wereld: Slot Zuylen, bossen, platteland en water. Hier verstilt de stad en vind je ruimte en rust.

Straks is het gebied beter bereikbaar vanuit de stad. We maken een nieuwe oversteek over de Franciscusdreef en we maken de Vechtdijk veiliger voor fietsers en voetgangers. Bij de ingangen kun je straks picknicken en informatie vinden over de geschiedenis van het gebied. Ook kun je hier je fiets parkeren. In het gebied is wandelen en hardlopen mogelijk langs één van de meerdere (gemarkeerde) routes. Daarnaast kun je spelen of gewoon lekker struinen langs het open veld. De koeien die nu in de wei staan, zijn er straks nog steeds. Net als de ooievaars, de hazen en de kieviten. Er komen meer bomen, hagen en de akkers worden kleurrijker. De stilte, de rust, de vergezichten en het uitzicht op het slot blijven."

6. Resultaatverwerking en evaluatie

Verwerking van input

De resultaten van de participatie worden zorgvuldig geanalyseerd en meegenomen in het IPVE/FO. Via duidelijke terugkoppeling informeren we betrokkenen over de wijze waarop hun input is verwerkt en welke verbeteringen zichtbaar worden in het definitieve ontwerp. Dit gebeurt via verschillende communicatiekanalen, zoals e-mailnieuwsbrieven, wijkberichten, DenkMee en de website.

Evaluatie van het proces

Het succes van de samenwerking wordt geëvalueerd op basis van:

- De hoeveelheid en diversiteit van de opgehaalde input.
- Het aantal nieuwe betrokkenen dat is bereikt.
- De mate waarin de input zichtbaar is verwerkt in het ontwerp.

Samenwerkingsverslag

Peiling IPvE/FO Natuurgebied Zuilen



Mei 2025

Inhoud

Samenwerkingsverslag 0

1. Inleiding 2

2. Samenwerking met de omgeving 2

3.Communicatie 3

4.Conclusies per onderwerp 3

4.1 De inrichting van de entreezones; speel- en zitelementen 4

4.2 Het verbeteren (sociaal veiliger) maken van de onderdoorgang van de J.M. de Muinck Keizerbrug 4

4.3 Het toevoegen van een uitkijktoren 5

4.4 Toevoegen sportmogelijkheden 5

4.5 De aanpassing van de verkeerssituatie op de Vechtdijk 6

4.6 Voorzieningen voor bezoekers met een beperking 7

4.7 Regulering waterpeil 8

5.Wat kan er geleerd worden van deze samenwerking met Utrechters? 10

Bijlage 1: resultaten DenkMee enquête 11

Bijlage 2: overzicht input één-op-één gesprekken 13

1. Inleiding

In deze fase van het project is volgens het nieuwe Samen Stad Maken beleid het Kompas voor Zeggenschap gehanteerd om een passende samenwerkingsvorm te kiezen. In de vorige fase was een kleine werkgroep intensief betrokken bij het opstellen van het zogenaamde Startdocument. De kaders uit het startdocument lagen in deze fase dus vast. Er is daarom bewust niet opnieuw over alle onderwerpen samenwerking met Utrechters gezocht. Ook was het belangrijk om, na een intensief traject met een kleine groep betrokkenen in de aanloop naar het startdocument, in deze fase het brede geluid op te halen over de onderwerpen waar nog ruimte was voor input uit de omgeving.

2. Samenwerking met de omgeving

De samenwerking met de omgeving had twee doelen: enerzijds bepaalde onderdelen van het ontwerp bespreken met relevante stakeholders uit de omgeving om input op te halen over de ontwerprichting: denk aan toegankelijkheid met de SOLGU (Stedelijk Overleg Lichamelijk Gehandicapten Utrecht), of sportvoorzieningen met sportverenigingen in de omgeving.

Anderzijds input op bepaalde onderdelen ophalen bij een bredere groep bewoners en toekomstige gebruikers, denk aan de invulling van de toekomstige ingangen (entreezones) of het voorstel om een uitkijktoren in het gebied te realiseren. Op deze manier is input opgehaald waarmee de raad een goede, brede belangenafweging kan maken. De samenwerkingsvorm ‘peilen’ kwam hierbij als passende samenwerkingsvorm naar voren. Dit alles is van tevoren in het samenwerkingsplan uitgewerkt.

De peiling vond dus op 2 manieren plaats:

1. **Één-op-één gesprekken** met relevante stakeholders (waaronder de voormalige werkgroep);

2. **Een online enquête** via het platform DenkMee met als resultaat 2029 ingevulde enquêtes, waarvan er 250 door middel van straatgesprekken zijn afgenomen in (Oud) Zuilen, Overvecht en in het natuurgebied zelf.

Met de stakeholders is over de volgende onderwerpen gesproken:

- Het watersysteem in het gebied;
- Toegankelijkheid voor bezoekers met een beperking;
- De verkeerssituatie op de Vechtdijk;
- Sportvoorzieningen in het gebied;
- Het verbeteren van de verbinding met het bedrijventerrein Overvecht.

Alle input uit de een-op-een gesprekken is getoetst op haalbaarheid, beleid, kosten en of deze passen binnen de doelstellingen van het eerdere plan (het startdocument).

De enquête op DenkMee ging over de volgende onderwerpen:

- De inrichting van de entreezones: zit- en speelelementen;
- Sportmogelijkheden;
- De onderdoorgang van de J. M. de Muinck Keizerbrug;
- Een uitkijktoren in het gebied.

De peiling was kwalitatief van aard en gericht op het ophalen van belangen, niet enkel op populariteit van maatregelen. De input uit de enquête en straatgesprekken gebruiken we om het zitmeubilair, de sport- en speelvoorzieningen én de veiligheid van de onderdoorgang bij de J.M. de Muinck Keizerbrug in het detailontwerp te bepalen. Ook is het idee voor een uitkijktoren getoetst.

In hoofdstuk 4 staan de conclusies per onderwerp beschreven n.a.v. de peiling, welke afweging er gemaakt is en wat is meegenomen in het ontwerp.

Een compleet overzicht van de resultaten van de enquête (inclusief de vragenlijst) en van alle één-op- één gesprekken en de staan in hoofdstuk 6 en 7.

3.Communicatie

Er is een webpagina over het project op utrecht.nl (Natuurgebied Zuilen | gemeente Utrecht) en een emailadres. Een grote groep geïnteresseerden informeren wij regelmatig per mail, ook over de peiling. Deze groep is na de peiling behoorlijk gegroeid, 1335 deelnemers aan de enquête hebben aangegeven op de hoogte gehouden te willen worden (in totaal bestaat de mailinglijst op dit moment uit circa 1800 geïnteresseerden).

De enquête stond via het platform DenkMee van 4 april t/m 6 mei online. Wij hebben deze onder de aandacht gebracht via:

- Mail aan de mailinglijst (tweemaal een mail gestuurd met informatie en een oproep om de enquête in te vullen) en een oproep in de digitale nieuwsbrief van de gemeente (wijken Noordwest en Overvecht) op 17 april;
- Nieuwsberichten met oproep om de enquête in te vullen op de wijksites van de wijkbureaus Noordwest en Overvecht;
- Een wijkbericht op 4 april (verspreidingsgebied Zuilen-Overvecht, circa 3000 adressen);
- Borden met een QR-code in het gebied en posters op diverse plekken in (Oud) Zuilen en Overvecht – periode van 7 t/m 29 april;
- Een betaalde campagne via sociale media (met een nadruk op Overvecht) met een bereik van ruim 12000 personen – periode 10 t/m 22 april;
- Fysieke aanwezigheid (straatgesprekken en een inloopmoment) in (Oud) Zuilen, Overvecht en het natuurgebied zelf – op 9, 10, 16, 17 en 23 april.

In totaal zijn er dus 2029 enquêtes ingevuld, waarvan 68% van de respondenten uit (Oud) Zuilen komt en bijna 20% uit Overvecht. Het totale (niet unieke) bereik van de communicatiecampagne is geschat op 16.000.

4.Conclusies per onderwerp

Naar aanleiding van de opgehaalde input uit de peiling hebben we per onderwerp een afweging gemaakt. Bij die afweging hebben we gekeken naar draagvlak, uitvoerbaarheid, betaalbaarheid en of het past bij de afspraken uit het eerdere plan (het startdocument). Vervolgens hebben we waar mogelijk en passend de input meegenomen in het ontwerp.

Belangrijk om te benadrukken dat de peiling bedoeld was om inzicht te krijgen in de voorkeuren, niet om te bepalen welke maatregel de meeste stemmen kreeg. De input wordt gebruikt zodat de raad een brede belangenafweging kan maken bij de besluitvorming, en inzicht heeft in de voorkeuren en belangen van een brede groep betrokkenen bij de ontwikkeling.

Hieronder komen de onderwerpen één voor één aan bod. Bij ieder onderwerp geven we een korte inleiding, een samenvatting van de opgehaalde input (uit de een-op-een gesprekken en/of de enquête) gevolgd door een conclusie inclusief de afweging. Voor een volledige weergave van alle besproken onderwerpen verwijzen we naar het overzicht in hoofdstuk 7.

1. De inrichting van de entreezones; speel- en zitelementen;
2. Het verbeteren (sociaal veiliger) maken van de onderdoorgang van de J.M. de Muinck Keizerbrug;
3. Het toevoegen van een uitkijktoren;
4. Toevoegen sportmogelijkheden;
5. De aanpassing van de verkeerssituatie op de Vechtdijk;
6. Voorzieningen voor bezoekers met een beperking;
7. Het watersysteem in het gebied
8. Het verbeteren van de verbinding met het bedrijventerrein Overvecht

4.1 De inrichting van de entreezones; speel- en zitelementen

Bij de inrichting van de entreezones is er naast een aantal basisvoorzieningen zoals fietsparkeren en informatieborden ook ruimte voor (kleinschalige) speel – en zitelementen. We hebben in de enquête gevraagd welke opties Utrechters het meeste aanspreken. Er konden uit meerdere opties maximaal twee elementen gekozen worden.

Samenvatting van de opgehaalde input

- **Één-op-één gesprekken:** tijdens het gesprek met de SOLGU kwam naar voren om bij met name de speelvoorzieningen ook rekening te houden met kinderen met een beperking.

- **Straatgesprekken;** er werd aangegeven voor speelelementen te kiezen die passen bij het karakter van het gebied en gebruik te maken van natuurlijke materialen.
  .
- **Online enquête:** de speelopties die het meeste aanspreken zijn de liggende boomstam, de boomstamschijven gevolgd door klimmen en springen. Bij de zitelementen zijn dit de gewone bank, de liggende boomstam en op de derde plaats de picknickbank.

Conclusie en afweging:

Uit de input blijkt dat er met name een voorkeur is voor natuurlijke speelelementen die passen bij het karakter van het gebied. De speel- en zitelementen worden in een latere fase specifiek gemaakt en verwerkt in het detailontwerp. Ze krijgen een plek en inrichting die bij het gebied passen. Bij de uiteindelijke keuze van de speel- en zitelementen betrekken we opnieuw de omgeving.

4.2 Het verbeteren (sociaal veiliger) maken van de onderdoorgang van de J.M. de Muinck Keizerbrug

De J.M. de Muinck Keizerbrug vormt een belangrijke onderdoorgang vanuit de stad naar het natuurgebied. De onderdoorgang wordt momenteel als onveilig ervaren en heeft daarnaast ook nog niet de uitstraling van een zogenaamde ‘voordeur naar het natuurgebied’. We hebben in de enquête en tijdens de straatgesprekken gevraagd welke elementen bijdragen aan het veiliger maken en verbeteren van de onderdoorgang. Ook was er de mogelijkheid om zelf ideeën aan te dragen onder de optie ‘anders namelijk’.

Samenvatting van de opgehaalde input:

Online enquête: respondenten kiezen voor meer verlichting, het toevoegen van planten en een vorm van lichtkunst. Ze benadrukken tegengaan van parkeren en rondhangen onder de onderdoorgang.

Veel mensen suggereren dat verlichting kan bijdragen aan een veiliger gevoel, hoewel sommigen ook subtiele verlichting of verlichting op basis van bewegingsmelders prefereren om lichtvervuiling te minimaliseren.

Straatgesprekken: tijdens de straatgesprekken werd aangegeven dat het toevoegen van planten een leuk idee is maar ook kan leiden tot het minder overzichtelijk maken van de onderdoorgang.

Conclusie en afweging:

We nemen de suggesties mee in het detailontwerp en zullen de omgeving betrekken bij de specifieke invulling van de elementen die de onderdoorgang van de J.M. de Muinck Keizerbrug verbeteren. In het functioneel ontwerp nemen we de verplaatsing van de onveilige parkeerplekken bij het bosje voor de onderdoorgang mee, de parkeerplekken komen langs de Franciscusdreef te liggen.

4.3 Het toevoegen van een uitkijktoren

Het idee voor een uitkijktoren in Natuurgebied Zuilen is, tijdens het uitwerken van het startdocument , ingebracht door de voormalige werkgroep. In het startdocument is deze maatregel nog niet benoemd en is daarom ook meegenomen in de peiling.

Samenvatting van de opgehaalde input:

- **Één-op-één gesprekken:** overwegend positief. De voormalige werkgroep stelde voor om de toren te verbinden met de historie, bijvoorbeeld door deze te plaatsen op de zichtlijn van het Slot naar de Dom. De SOLGU benadrukte dat ook voor bezoekers met een beperking een beleving aan de voet van de toren gecreëerd kan worden.

- **Straatgesprekken:** vooral ouders met kinderen reageerden enthousiast. Tegelijkertijd werden zorgen genoemd over veiligheid en mogelijke overlast, zoals hangjongeren.

- **Online enquête:** de meningen zijn verdeeld over de stelling *'Een uitkijktoren in het gebied is een goed idee'*. 42,1% is (zeer) oneens, 40,8% (zeer) eens en 17% neutraal. Bezoekers uit (Oud-) Zuilen zijn over het algemeen minder positief dan bezoekers uit Overvecht en andere wijken. Regelmatige bezoekers zijn ook kritischer dan incidentele bezoekers.

Conclusie en afweging:
We nemen het idee van een uitkijktoren mee in het ontwerp. Er zijn voldoende respondenten (41%) positief over het idee van een uitkijktoren, evenals de voormalige werkgroep en andere betrokkenen. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en de Provincie Utrecht stonden in principe ook positief tegenover het idee, mits het past binnen voorwaarden zoals locatie, uitstraling en hoogte. Daarnaast blijkt de uitkijktoren ook financieel haalbaar. De toren kan bijdragen aan het betrekken van bewoners uit verder gelegen wijken. Tegelijkertijd nemen we de genoemde zorgen serieus. De precieze plek en het ontwerp werken we later uit in de fase van het detailontwerp.

4.4 Toevoegen sportmogelijkheden

Naast de vele sportverenigingen in het gebied, is er in het gebied ruimte op een aantal plekken (zoals langs de Manitobadreef en het Frans Henrichspad) voor sport. Bij de keuze van de sportmogelijkheden staan rust en natuurbeleving centraal.

Samenvatting van de opgehaalde input:

- **Één-op-één gesprekken:** SOLGU pleitte voor een toegankelijke aanlegplek langs de Vecht, ook geschikt voor minder validen. Sportverenigingen gaven aan behoefte te hebben aan duidelijke routes voor hardlopers en wandelaars. Twee zones worden voorgesteld: bij het Manitobabos en de volkstuinen (Ons Genot). Een nabijgelegen fysiopraktijk wordt genoemd als mogelijke locatie voor een beweegzone. Ook wordt gedacht aan een wandel- en sportroute rond de volkstuinen, met natuurlijke speel- en sportelementen. De voormalige werkgroep en Ondernemersloket Nieuw Overvecht (ONO) zien kansen bij het Frans Henrichspad. Tot slot is er de wens om sportaanbieders van bedrijventerrein Nieuw Overvecht via het Ondernemersloket te betrekken wat kan bijdragen aan sociale cohesie en veiligheid.

- **Straatgesprekken:** veel mensen die we spraken wandelen of hardlopen al in het gebied. Zij reageren positief op het idee om die faciliteiten te verbeteren.

- **Online enquête:** de populairste sportopties zijn wandel- en hardlooproutes, gevolgd door aanlegplekken bij de Vecht voor kanoën en suppen. Bij de open vraag ‘anders, namelijk’ geeft een grote meerderheid aan het gebied graag te behouden zoals het is – zonder extra voorzieningen. Enkele respondenten zien ruimte voor rustige, kleinschalige sporten zoals yoga, calisthenics of skeeleren, mits natuurvriendelijk ingericht.

Conclusie en afweging:

Langs de Manitobadreef en het Frans Henrichspad stellen we sportzones voor. Een aanvullende wandelroute rondom het volkstuinencomplex (Ons Genot) nemen we op in het routenetwerk. De verdere uitwerking hiervan stemmen we later af met Ons Genot. De invulling van de sportmogelijkheden – zoals patronen op paden die sporters kunnen gebruiken voor training – werken we uit in overleg met de omgeving.

Voor het kanoën en suppen stellen we drie kleine aanlegsteigers voor, waaronder één ter hoogte van de historische kringen. Daarbij houden we rekening met logische locaties gezien hoogteverschillen in het terrein. Eén van de steigers maken we toegankelijk voor mindervalide bezoekers of vissers.

4.5 De aanpassing van de verkeerssituatie op de Vechtdijk

Op dit moment is het natuurgebied via onder andere de Vechtdijk, zowel te voet, op de fiets als met de auto bereikbaar. In het eerdere plan (het startdocument) hebben we gezegd drie varianten voor een aangepaste verkeerssituatie op de Vechtdijk (fietsstraat / éénrichtingsverkeer / autovrij) verder te onderzoeken.

Samenvatting van de opgehaalde input:

- **Één-op-één gesprekken:** er is gesproken met de pachter, Dorpscommissie Oud Zuilen, de Fietsersbond, de voormalige werkgroep en het Ondernemersloket Nieuw Overvecht (ONO). Over het algemeen zijn de reacties positief met uitzondering van de ONO, met name over het voorstel om de Vechtdijk autovrij te maken. De Dorpscommissie staat hier sterk achter, al zijn er zorgen over mogelijke parkeerproblemen voor vissers die richting Overvecht en de Vecht willen. De overlast van ganzen wordt als tweede aandachtspunt genoemd.
  Vanuit de pachter is de wens geuit om via de Vechtdijk toegang te behouden tot het land voor bedrijfsvoering. ONO uit zorgen over de verplaatsing van vrachtverkeer dat nu nog over de Vechtdijk rijdt. Daarnaast is ook met de nood- en hulpdiensten gesproken en zij gaven aan dat – mits de afrit van de Franciscusdreef en de Vechtdijk toegankelijk blijven voor noodvoertuigen – zij positief tegenover het voorstel staan

Conclusie en afweging:

Na onderzoek van de drie varianten voor een aangepaste verkeerssituatie op de Vechtdijk uit het startdocument (fietsstraat / éénrichtingsverkeer / autovrij) is de conclusie dat de variant autovrij haalbaar én wenselijk is.

Om de verwachte toename van voetgangers en fietsers op een veilige en prettige manier op te vangen, is het belangrijk om conflicten met autoverkeer te minimaliseren. Auto's worden daarom geweerd met behulp van paaltjes.

Vissers kunnen gebruikmaken van parkeergelegenheid langs de Franciscusdreef.

4.6 Voorzieningen voor bezoekers met een beperking

We hebben in het eerdere plan (het startdocument) aangegeven dat er minimaal een toegankelijk ommetje gemaakt wordt voor fysiek beperkten (rollator, rolstoel, scootmobiel) en visueel beperkten. Wenselijk is om het ommetje maximaal een kwartier te laten zijn, en de afstand naar het ommetje zelf vanaf de ingang mag ook niet te groot zijn.

Samenvatting van de opgehaalde input:

- **Één-op-één gesprekken:** in het gesprek met SOLGU werd benadrukt dat bij het ontwerp ook rekening moet worden gehouden met kinderen en volwassenen met een beperking – zowel bij speelvoorzieningen als bij aanlegsteigers. Zo moeten kanoërs met een beperking ook kunnen aanleggen en op de plek even kunnen verblijven. Daarnaast is er behoefte aan toegankelijke informatievoorziening, bijvoorbeeld voor mensen met een visuele beperking.

  Er is de wens om bij minimaal twee entrees een zogenoemd AGP (Algemene Gehandicapten Parkeerplaats) te realiseren. In het ontwerp houden we ruimte voor uitbreiding van deze punten in de toekomst. Ook de aftakking tegenover de tennisbaan moet toegankelijk worden ingericht. Bij oplevering is het voorstel om samen met gebruikers het gebied nogmaals te doorlopen.

  Wat betreft de wandelroutes is het belangrijk dat het 'ommetje' in circa een kwartier te maken is. De afstand tot het startpunt daarvan mag niet te groot zijn. Ook sportverenigingen gaven aan behoefte te hebben aan een variatie in routes: zowel korte rondjes van 2,5 tot 3 kilometer voor bijvoorbeeld deelnemers aan de Diabetes Challenge, als langere routes voor gezinnen en andere wandelaars die op zoek zijn naar een toegankelijke en afwisselende wandeling.

Conclusie en afweging:
In het ontwerp komen er parkeerplaatsen voor bezoekers met een beperking bij de ingangen aan de Slotlaan en de Franciscusdreef. Uitbreidingsopties zijn mogelijk aan de Franciscusdreef. De wens om de aftakking tegenover de tennisbaan ook toegankelijk te maken nemen we niet mee. De huidige situatie wordt gehandhaafd. We creëren voldoende opties voor toegankelijkheid op andere plekken.

Zoals eerder bij de sportmogelijkheden al benoemd, maken we één van de steigers toegankelijk voor bezoekers met een beperking of vissers.

4.7 Regulering waterpeil

Eerder is afgesproken dat we zouden onderzoeken of we het waterpeil in het gebied natuurlijker kunnen maken. Door een natuurlijker peil toe te passen, wordt het watersysteem in het gebied sterker en beter bestand tegen bijvoorbeeld droogte of natte periodes.

Samenvatting van de opgehaalde input:

- **Één-op-één gesprekken:** gesprekken zijn gevoerd met de pachter en met sportverenigingen. De pachter geeft aan dat hij graag het waterpeil verhoogd ziet. De sloten dienen als drinkwaterbron voor het vee, en hij wil de waterkwaliteit verbeteren – minder bladval en goed gevulde sloten zijn belangrijk voor zowel de koeien als voor de weidevogels.

  Tegelijkertijd maken sportverenigingen zich zorgen over een te hoog waterpeil. Zij vrezen dat dit negatieve gevolgen kan hebben voor het gebruik van de sportvelden. Als mogelijke oplossing werd de aanleg van een sluis geopperd.

Conclusie en afweging:
We stellen voor om in het gebied een natuurlijk waterpeil te hanteren. Een natuurlijker peil betekent dat het water in de winter wat hoger staat en in de zomer wat lager. Bij het aanpassen van het peil houden we uiteraard rekening met de voorzieningen in de buurt, zoals de sportvelden en de tuinvereniging. Om tot een goede balans te komen tussen landbouwkundig gebruik en natuurontwikkeling, wordt in overleg met de pachter bekeken hoe het watersysteem aangepast kan worden.

Daarnaast onderzoeken we, samen met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR), of een gescheiden peil een passende oplossing kan zijn.

4.7 Het verbeteren van de verbinding met het bedrijventerrein Overvecht

Een van de nieuw te realiseren ingangen zoals afgesproken in het startdocument zal er voor zorgen dat er een betere verbinding ontstaat tussen het bedrijventerrein en Natuurgebied Zuilen. Het huidige Frans Henrichspad wordt al door veel mensen vanuit het bedrijventerrein gebruikt om een lunchwandeling te maken.

Samenvatting van de opgehaalde input:

- **Één-op-één gesprekken:** in het gesprek met het bestuur van de Ondernemersvereniging Nieuw Overvecht kwam onder andere de zorg naar voren over geparkeerde vrachtwagens op de Manitobadreef. Op dit moment staan er regelmatig vrachtwagens geparkeerd. Dit is momenteel niet toegestaan, maar hier wordt niet op gehandhaafd. Na de herinrichting is er geen ruimte in het profiel meer voor vrachtwagens om te parkeren. De verwachting is dat zij dan elders op het bedrijventerrein gaan parkeren.

  Ook werd aangegeven dat de ONO zelf ook bezig is met vergroenen van het bedrijventerrein. Het liefst zouden zij zien dat de middelen die nu worden geïnvesteerd in Natuurgebied Zuilen worden geïnvesteerd in vergroening van het bedrijventerrein. Daarnaast stemmen zij de verschillende vergroeningsplannen graag zo goed mogelijk op elkaar af.

Conclusie en afweging:

Het nieuwe ‘rondje Frans Henrichspad’ is een wandelroute rondom het tuinderscomplex Ons Genot Deze route is technisch en financieel eenvoudig te realiseren en versterkt bovendien de verbinding tussen het gebied en het bedrijventerrein Overvecht: medewerkers kunnen straks vanuit het bedrijventerrein op meerdere plekken op dit rondje aantakken, en bovendien ongestoord door fietsers richting het gebied wandelen. Het rondje maakt straks ook deel uit van de ‘sportzone’ rond de Manitobadreef. In het vervolg wordt in afstemming met de ONO gekeken hoe het ontwerp van Natuurgebied Zuilen en het ontwerp voor vergroening van het bedrijventerrein zo goed mogelijk op elkaar aan kan sluiten. Ook wordt bekeken of er een oplossing gevonden kan worden voor de vrachtwagens die straks niet meer op de Manitobadreeef kunnen parkeren.

5. Wat kan er geleerd worden van deze samenwerking met Utrechters?

De samenwerking met Utrechters in dit project heeft ons als team veel inzichten opgeleverd. De leidende principes van houding en gedrag vanuit *Samen Stad Maken in Utrecht* vormden hiervoor het vertrekpunt, net als het *Kompas voor Zeggenschap*. Deze principes hebben we actief toegepast en tegelijkertijd getoetst in de praktijk.

Een belangrijke les is de meerwaarde van het combineren van straatgesprekken met het afnemen van een enquête. Deze aanpak leverde meer persoonlijk contact op, ruimte voor wederzijdse toelichting en waardevolle context bij de antwoorden. Door het hele projectteam hierbij te betrekken, ontstond er een gedeeld gevoel van eigenaarschap en betrokkenheid.

We hebben bewust ingezet op aanwezigheid op plekken waar we normaal moeilijk in contact komen met bewoners. De inzet van studenten hielp om ook jongere doelgroepen en andere minder gehoorde stemmen op straat aan te spreken.

Daarnaast hebben we ervaren dat ‘lef’ tonen soms ook betekent: een grens durven trekken. Dat kan gaan om raadsbesluiten of eerder gemaakte afspraken (zoals het startdocument) . Helderheid over deze grenzen is cruciaal om verwachtingen wederzijds duidelijk te maken. Zo was het voor sommige eerder betrokkenen niet vanzelfsprekend dat deze fase van het project minder intensief werd vormgegeven dan eerdere samenwerkingsrondes. Toch was het nodig om vast te houden aan bestaande kaders en het besluit van de raad, en om te voorkomen dat eerder genomen besluiten opnieuw ter discussie werden gesteld.

We hebben er met de peiling naar gestreefd om zoveel mogelijk Utrechters te betrekken – niet alleen online, maar dus ook via één-op-één gesprekken en straatgesprekken. Die brede aanpak heeft ons geholpen om uiteenlopende perspectieven en voorkeuren op te halen.

Tot slot hebben we geleerd dat samenwerken met de stad altijd maatwerk is. *Samen Stad Maken* betekent: doen, uitproberen en samen leren van wat werkt – én wat niet. Zo kregen we veel positieve reacties op de peiling, maar ook de terechte feedback dat sommige vragen te sturend waren, doordat er geen mogelijkheid was om een eigen antwoord (‘anders’) te geven. We kozen bewust voor een beknopte vragenlijst, maar achteraf hadden enkele extra vragen kunnen helpen om de resultaten scherper te duiden.

Bijlage 1: resultaten DenkMee enquête

Hieronder alle vragen en antwoorden uit de DenkMee enquête die als onderdeel van de peiling is afgenomen. Het totaal aantal respondenten van de enquête was 2029.

- ***Waar woon je?***
  - Zuilen - 61,2%
  - Overvecht - 19,6%
  - Oud Zuilen – 6,5%
  - Anders, namelijk - 12,8%; o.a. Maarssen, Opbuuren, Ondiep, Utrecht Centrum Leidsche Rijn.

- ***Kom je wel eens in het gebied?***
  - Ja, wekelijks – 47,2%
  - Ja, maandelijks – 19,5%
  - Ja, dagelijks – 19,1%
  - Ja, minder dan ene paar keer per jaar – 10,8%
    Nee, ik kom er nooit – 3,4%

- ***Als er bij de ingangen ruimte komt voor kinderen om te spelen, welke speelopties spreken je het meest aan?***
  - Liggende boomstam – 31,4%
  - Boomstamschijven- 26,7%
  - Klimmen en springen – 20,6%
  - Slingeren – 16,7%
  - Draaien en zwieren – 4,5%

- ***Als er bij de ingangen ruimte komt om te zitten, welke speelopties spreken je het meest aan?***
  - Gewone bank – 27,4%
  - Liggende boomstam – 24,4%
  - Picknickbank – 23,4%
  - Rots – 14,8%
  - Zitblok – 10%

- ***Welke elementen dragen volgens jou het meest bij aan het veiliger maken van de onderdoorgang van de J.M de Muinck Keizerbrug?***
  - Meer verlichting – 35,9%
  - Planten – 22,7%
  - Lichtkunst – 22,2%
  - Muurschildering – 12,2%
  - Anders namelijk – 7% ; respondenten pleiten vooral voor betere verlichting en maatregelen tegen parkeren en rondhangen onder de brug. Verlichting wordt gezien als bevorderend voor het veiligheidsgevoel, liefst subtiel of met bewegingssensoren. Ook wordt cameratoezicht, handhaving en fysieke barrières voorgesteld. Een kleine groep vindt de huidige situatie al voldoende veilig.

- ***Welke sportmogelijkheden spreken je het meest aan?***
  - Wandel- en hardlooproutes door het gebied - 48,8 %
  - Aanlegplekken bij de Vecht voor suppen en kanoën - 29%
  - Speciaal ingerichte sport- en fitnessroutes/plekken - 12,7%
  - Anders namelijk – 9,5% ; een groot deel van de respondenten aan dat zij het Natuurgebied Zuilen graag willen behouden zoals het nu is, zonder extra

sportvoorzieningen of ingrepen. Enkele respondenten zien mogelijkheden voor rustige sporten als yoga, calisthenics of skeeleren, mits dit kleinschalig en natuurvriendelijk gebeurt.

- ***Wat vind je van de volgende stelling: een uitkijktoren plaatsen in het gebied is een goed idee.***
    - Zeer mee oneens - 30,6%
    - Mee oneens - 11,5%
    - Neutraal - 17,1%
    - Mee eens – 18,3%
    - Zeer mee eens – 22,5%

- ***Wil je op de hoogte blijven van de ontwikkelingen in Natuurgebied Zuilen?***
    - Ja – 73,8%
    - Nee – 26,2%

Bijlage 2: overzicht input één-op-één gesprekken

In het overzicht hieronder zijn per onderwerp de ingebrachte wensen, vragen en/of zorgen inclusief onderbouwing (indien gegeven door de betrokken) uit de gehouden één-op-één gesprekken. Waar mogelijk en passend is de input meegenomen in het functioneel ontwerp. Zoals eerder benoemd in hoofdstuk 4 van dit verslag is bij de weging gekeken naar draagvlak, uitvoerbaarheid, betaalbaarheid en of het past binnen de kaders van het startdocument.

Onderwerp	Ingebrachte wens, zorg of vraag	Hoe is de input meegenomen?
2e Polderweg	Er wordt voorgesteld om een tweede paaltje te plaatsen. Een andere optie is het instellen van een eenrichtingsweg vanaf Slotlaan via Groeneweg naar de 2e Polderweg. Een alternatief is het invoeren van bestemmingsverkeer met een knip ter hoogte van de eerste twee woningen en aan de andere kant bij drie woningen bij het kerkhof.	Deels meegenomen - we onderzoeken hoe we de situatie met de paal kunnen verbeteren. Bestemmingsverkeer op de Groenweg gaat via Oud Zuilen.
2e Polderweg	Mogelijkheid onderzoeken voor overdragen beheer paal	Overgenomen - we onderzoeken hoe we de situatie met de paal kunnen verbeteren. Bestemmingsverkeer op de Groenweg gaat via Oud Zuilen.
2e polderweg	Verkeer en parkeren alleen stimuleren voor bestemmingsverkeer, met bijbehorende bebording.	Deels meegenomen in functioneel ontwerp. Het bebordingsplan volgt in een later fase van het ontwerp

Bedrijven-terrein Overvecht	Sluiten de plannen op de Ontariodreef aan op de plannen voor natuurgebied Zuilen?	De input nemen we mee in het voorlopig ontwerp: dat wordt afgestemd met vergroeningsplannen bedrijventerrein.
Beheer	Er staat niets over begroting in het plan. Wie onderhoudt het en met welk geld?	Beheerplan met financieel sluitende begroting en akkoord van Stadsbedrijven is in de maak. Deze wordt verder uitgewerkt in het voorlopig ontwerp fase. In die fase kijken we of er geld is voor meer mogelijkheden en maatregelen voor de Ondernemersloket Nieuw Overvecht
Beweg-wijzering	Suggestie om bushalteaanduidingen aan te passen met 'NGZ' of ‘Park Vechtzoom’	De input nemen we mee in het bebordingsplan bij het definitief ontwerp.
Beweg-wijzering	Bewegwijzering gewenst om gebieden met elkaar te verbinden.	De input nemen we mee in het bebordingsplan bij het definitief ontwerp.
Beweg-wijzering	Bewegwijzering bedrijventerrein verbeteren	Niet meegenomen – de input is buiten beschouwing gelaten.

Beweg-wijzering	Plaatsen van bewegwijzering en informatieborden: Mits terughoudend en in een passende huisstijl, de borden met 'experimenteren' staan totaal verkeerd, hebben een misplaatste uitstraling en doen afbreuk aan het beeld. QR-codes zijn de moderne manier van informatie delen.	De input nemen we mee in het bebordingsplan bij het definitief ontwerp.
Boomgaard	Behoud van paarden in de boomgaard (tijdens bloei en groei seizoen) en aanleggen geleid schouwpad.	Niet meegenomen. Een openbaar toegankelijke boomgaard en een paardenwei is niet te combineren op dezelfde plek. Daarnaast is in het startdocument vastgelegd dat op parceel B (NNN) nieuwe natuur wordt ontwikkeld. Daar past een functie als paardenweide niet.
Entrees	Toegankelijke informatievoorziening voor visueel beperkten Geen braille, maar voorleesfunctie via QR-code Creatieve verhalen, ook voor kinderen Hagen en doorkijkmogelijkheden voor rolstoelgebruikers	De input nemen we mee in de volgende fase van het ontwerp - het voorlopig ontwerp.
Entrees	Inclusieve speelruimte voor alle kinderen Mogelijkheid voor kinderen met een beperking om mee te spelen Voldoende bereikbaarheid en toegankelijkheid	De input nemen we mee in het definitief ontwerp.
Entrees	Wens om bij elke entree fietsparkeren te realiseren met rekken met aanbindmogelijkheid	De input nemen we mee in het definitief ontwerp.

Financien	Kan het ontwerp in het natuurgebied aangepast worden om kosten te besparen en dan investeren in verbinding bedrijventerrein.	Niet meegenomen – de input is buiten beschouwing gelaten
Gebruikerstest	Bij oplevering met gebruikers het gebied doorlopen	Dit nemen we mee bij de oplevering
Gemaaid pad	Gemaaid pad over perceel C niet realiseren. Het gemaaide pad en de doorsteek (lees openbaar toegankelijk voor volwassenen, jongeren, kinderen en honden) over de NNN-percelen met drie bruggen verstoort de natuur en is daarmee niet mogelijk. Het komt niet tegemoet aan het leidende principe van rust in het gebied. Op deze percelen komen hazen, kieviten, ringslangen, vleermuizen, konijnen, scholeksters, ooievaars, buizerds etc etc foerageren, en nestelen. Flora en Fauna (en zeker de rode lijst soorten) hebben rustgebieden nodig en deze percelen sluiten met een zachte overgang aan op het bos en zijn derhalve heel waardevol voor de bestaande natuur en de gewenste versterking en ontwikkeling. De percelen blijken ook nog gebruikte te kunnen voor nabeweiding en het bloemrijke gras is nog heel goed bruikbaar als veevoer maar niet als het vervuild en vertrapt is door mensen en honden. Bovendien is de breedte tussen het schouwpad langs de 2e Polderweg en het schouwpad en het bospad langs de andere zijde van deze percelen slechts 88 meter en daar hoeft niet nog een pad tussendoor te slingeren, anders valt er namelijk vanaf de andere paden niets meer te beleven! De NNN-percelen hebben een zogeheten kadetjesprofiel met verhoogde ruggen in de lengte en natte geulen ertussen en dit pad doorbreekt die historische structuur. Bruggen blijken vrij prijzig te zijn en de relatieve hoge kosten wegen niet op tegen de beperkte meerwaarde. Daarom is ook afgezien van het rondje Manitobabos en het Slingerbosch (aldus Floris)	Niet meegenomen: deze maatregel is reeds precies geformuleerd in het startdocument. binnen de kaders van het startdocument

Gescheiden waterpeilen	Wens is waterpeil verhogen, richting Manitoba/bedrijventerrein is het waterpeil duidelijk lager. Mogelijkheden zijn: scheiding van watergangen maken, verschillende hoogtes, zomer/winterpeil. Wat betekent het voor de bomen, landbouw. Het verbeteren van de doorstroom en uitdiepen van bestaande watergangen op en rond het Kievitland, zal mogelik gevolgen hebben voor het areaal en de manier waarop het gehele perceel toegankelijk is voor landbouwvoertuigen en vee. Sloten als drinkwaterbron: kwaliteit van het water/ sloot verbeteren. Meer water/minder bladeren. De sloten moeten goed gevuld blijven voor het vee en de weidevogels. . In overleg met de boer wordt gekeken hoe het watersysteem kan worden aangepast om een optimale balans te vinden tussen landbouwkundig gebruik en natuurontwikkeling	De input nemen we mee in de volgende fase van het ontwerp - het voorlopig ontwerp.
Gescheiden waterpeilen	Hoog waterpeil is een zorg voor sportverenigingen Suggestie: aanleg van een sluis?	Idee voor gescheiden peil wordt onderzocht in overleg met HDSR (Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden)
Gescheiden waterpeilen	Herstel van het natuurlijke waterpeil à 20cm hoger is zeer wenselijk. Mits gescheiden peilgebied, anders loopt Ons Genot en de sportvelden onder. Niet in de zomer lager, dat is juist onwenselijk en dat vindt de boer ook!	De input nemen we mee in de volgende fase van het ontwerp - het voorlopig ontwerp.
Hagen	Samen met bewoners voedselhagen planten	In 2025 kan er al een start gemaakt worden met het anaplanten van de eerste voedselhagen. Dit in overlge met de gebiedpartner.

Hagen	Vervangen van prikkeldraad door voedselhagen is zeer wenselijk. Daar waar het kan en de haag daadwerkelijk aan kan slaan, betrek WIJ-land voor expertise erbij; Daar waar het niet kan, bijvoorbeeld langs de vechtzijde van de grote akker (schaduw en droogte) is een rasterhekwerk, bijvoorbeeld frans, wenselijk om de mensen en de honden uit de bloemenrand en het graan te houden.	De input nemen we mee in het voorlopig ontwerp
Herbouw Duiventil	Zoals die er gestaan heeft, daar zijn tekeningen en foto's van; Herbestemming voor bv de vleermuizen lijkt goed mogelijk.	De input nemen we mee in het voorlopig ontwerp
Herstel Grote Boomgaard	Is er nog een historisch plantplan, zo niet dan eerst een historisch onderzoek. Achterste deel (langs de Vecht) inrichten als voedselbos, leuk in combinatie met het nieuwe wandelpad.	We onderzoeken dit verder in het voorlopig ontwerp
Herstel Iepenlaan	Wens voor een zachtere overgang tussen akker en parkbos.	De input nemen we mee in de volgende fase van het ontwerp - het voorlopig ontwerp.
herstel Iepenlaan	Bomenlaan conform profiel 2 is historisch gezien niet mogelijk en bovendien ongewenst: Het historische ontwerp voor de grote rondwandeling kent een uitgekiende zonering om te wandelen; door het bos, langs boomgroepen, door bomenlanen en langs open landschap. Het pad langs de vechtzijde van de grote akker is open bedoeld en moet derhalve open blijven; Bovendien ligt er een bloemenstrook om de Grote Akker en deze gedijt niet onder bomen; De bomenopgave wordt gerealiseerd in het herstel van het Iepenbos en de grote boomgaard. En in de	In het functioneel ontwerp houden we rekening met het Utrechtse Bomenbeleid als kader. Dat betekent bijvoorbeeld bij het herstel van de Iepenlaan dat we streven naar zoveel mogelijk inheemse soorten die goed zijn voor de biodiversiteit: de

	herplant van alle uitgevallen bomen in het wandelbos, het manitobabos, het Slingerbosch, de bomenlanen en de overige bomengroepen van de afgelopen 60 jaar. Dat zijn er heel veel want dat is een ware kaalslag geweest.	laan zal dus waarschijnlijk niet (uitsluitend) uit iepen bestaan.
Herstel Jaagpad langs de Vecht	wens voor herstel met een verbinding via een smalle bosstrook	Niet meegenomen – de input is buiten beschouwing gelaten.
Herstel Zichtlijnen	wens om zichtlijnen te herstellen Ze staan nog niet aangegeven (zie cultuurhistorisch rapport van Korneel Aschmann)	Deels meegenomen, we markeren de Verboden Kringen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie met subtiele verwijzingen in het landschap. Dit doen we door de aanlegsteigers voor kano's in de Vecht ongeveer ter hoogte van de historische kringen te realiseren, en hier bij de steigers naar te verwijzen. Ook onderzoeken we of de zichtlijn van Slot Zuylen naar de Dom beleefbaar kan worden gemaakt bij de uitkijktoren.
Historische relicten	Zichtbaar maken van historische relicten is gewenst dmv perceelstructuur, steenoven, sluisje, vletsloot, duiventil, grote rondwandeling, kastanjelaantje, boerderijen, NHW, etc doet recht aan dit zeer bijzondere eeuwenoude gebied met de drie herkenbare tijdslagen. Dat kan in combinatie met bv picknicken. Dan zet je er geen picknickbank neer want die is lelijk en past niet in deze sfeer maar verhoog je bijvoorbeeld (deels) de contour van de steenoven en daar kan je dan op zitten en verblijven of een boomstam waar je op kan zitten of leunen, picknickaanleiding!	We nemen een deel van de input mee in het voorlopig ontwerp

Hoge Akker (perceel A)	Natuurinclusieve Landbouw op de hoge akker is zeer wenselijk en dat heeft ook de toekomst. De bewoners zien graag dat het historische agrarische open landschap in zijn geheel aan de boer wordt verpacht zoals al 1100 jaar gebruikelijk was. Dat doet recht aan de cultuurhistorie en aan de natuur en het wordt beheerd terwijl de delen die de gemeente beheerd al meer dan 60 jaar achterstallig onderhoud kennen.	Meegenomen in functioneel ontwerp. De details van het beheer volgen in het beheerplan.
Kievietsland (perceel E)	Natuurinclusieve Landbouw op het kievitsland is zeer wenselijk en dat heeft ook de toekomst.	Meegenomen in functioneel ontwerp. De details van het beheer volgen in het beheerplan.
Manitobabos	Versterking van het Manitobabos is ook zeer wenselijk! Zijn jullie die vergeten of is besloten dit bos niet meer mee te nemen?	Niet meegenomen – buiten beschouwing gelaten. De kosten van een rondwandeling door het Slingerbos-Manitobabos wegen niet op tegen de baten. Daarop is besloten het gebied te behouden als rustgebied voor plant en dier.
Markering Verboden Kringen	Subtiel zichtbaar maken van de Verboden Kringen is gewenst dmv Steigertjes in de Vecht; Lijn cf limes in de Vechtdijk; Lijn op Franciscusdreef; Lijn op de wandelpaden; Stammenpad (zit en speelaanleiding) in het bos;	Deels meegenomen in functioneel ontwerp. De steigers staan ter goot van de Verboden Kringen
Naamgeving	Goed mogelijk voor entrees, paden, verblijfplekken Terughoudend en in een passende huisstijl, de borden met ‘experimenteren’ staan totaal verkeerd, hebben een misplaatste uitstraling en doen afbreuk aan het beeld; Maak gebruik van QR-codes waarbij de geschiedenis van het gebied gevolgd kan worden via een app of podcast.	De input nemen we mee in het bebordingsplan bij het definitief ontwerp.

Natuurontwik--keling	Nulmeting en monitoring van flora en fauna gehele gebied.Stel dat uit de nulmeting en monitering blijkt dat niet alleen het land schraler wordt maar ook de biodiversiteit en de beleving en of dat de provinciale ambities ten aanzien van NNN-gebieden aangepast wordt en of dat het beheer te duur is voor de gemeente (financiële tegenvallers) en of dat de gemeente kiest voor andere natuurdoelen, valt het dan te overwegen om alle percelen weer in de pacht te laten nemen door de boer? Bijvoorbeeld over 6 jaar?	Niet meegenomen in functioneel ontwerp. In het beheerplan is een monitoringsplan van natuurpercelen opgesteld incl. nulmeting.
Natuurperceel	Perceel D niet afplaggen	Deels meegenomen: slechts de helft van perceel D wordt afgeplagd.
Natuurperceel (B,C en D)	Omvorming van bestaand grasland (NNN-percelen) naar bloemrijk grasland (dit moet Kruidenrijk Grasland zijn, zie tekening) is zeer gewenst	Geheel meegenomen in functioneel ontwerp. Kruiden- en faunarijk grasland is de juiste benaming. Zeer bloemrijk grasland (N12.03)
Natuurvriende- -lijke oevers	NVO zijn zeer wenselijk. Houd rekening met noord-met zuidzijden, anders werkt het niet. Sommige greppels zijn altijd droog, daar kan geen natuurvriendelijke oever.	Geheel meegenomen in functioneel ontwerp
Parkbos	Verrijken van bestaande onderbeplanting is wenselijk mits conform historisch ontwerp. Verrijken van bosgebied is wenselijk mits conform historische ontwerp. Historisch onderzoek nodig en daaruit volgend een plantenlijst en BEHEERPLAN!!!	Het beplantingsplan volgt in de volgende ontwerp fase
Parkeren	Wens om minimaal twee Algemene Gehandicapten Parkeerplaatsen bij de entrees te creeren	Deels meegenomen – bij twee van de vijf entrees komen Algemene Gehandicapten Parkeerplaatsen
Parkeren	Ontwerp moet uitbreidingsoptie AGP's (Algemene Gehandicapten Parkeerplaatsen) meenemen.	Grotendeels meegenomen – extra AGP's zijn te realiseren (indien in de toekomst nodig) bij de Franciscusdreef.

Parkeren	De wens is om dit aantal uit te breiden naar 40 ipv de voorgestelde 25. De verwachting is dat toenemend bezoek aan het gebied toenemende drukte op de parkéérplaats betekent. Het Fort betaalt een aanzienlijk huurbedrag, maar het aantal beschikbare parkeerplaatsen is beperkt. De parkeerplaatsen worden nu al intensief gebruikt.	Deels meegenomen, we verwijderen parkeerplaatsen J.M. de Muinck Keizerbrug (25) en Slotlaan (10); totaal 35 plekken worden als langsparkeren teruggebracht op de Franciscusdreef. Totaal aantal parkeerplaatsen rond het gebied blijft gelijk, maar aantal parkeerplaatsen in de buurt van Fort a/d Klopt neemt toe met 10.
Parkeren	Positief tegenover gehandicapten parkeerplaats aan de Slotlaan. We moet er goed gehandhaafd worden bij de parkeerplaatsen. Overdag moeten deze toegankelijk zijn, maar ‘s avonds afgesloten. Dit heeft ook als bijkomend voordeel dat overlast door jongeren (drugs, prostitutie) wordt beperkt. De wens is om een afsluitbare parkeerplaats te realiseren.	Niet meegenomen - de input voor een afsluitbare parkeerplaats is buiten beschouwing gelaten
Parkeren	Zorg over parkeren vrachtwagens op de Manitobadreef. Hoe faciliteren en overlast voorkomen	Niet meegenomen - de input is buiten beschouwing gelaten
Parkeren	Verplaatsen parkeerplaatsen in het bosje aan de oostzijde van de Franciscusdreef naar de beter zichtbare asfaltstrook van de Franciscusdreef zelf is geniaal!! - Het lost inbraak, afval, overlast en onveiligheid op en vergroend het aanzicht van het historische schootsveld. De bewoners zien graag dat het historische agrarische open landschap in zijn geheel aan de boer wordt verpacht zoals al 1100 jaar gebruikelijk was. Dat doet recht aan de cultuurhistorie en aan de natuur en het wordt beheerd terwijl de delen die de gemeente beheerd al meer dan 60 jaar achterstallig onderhoud kennen.	Deels meegenomen, we verwijderen parkeerplaatsen J.M. de Muinck Keizerbrug (25) en Slotlaan (10); totaal 35 plekken worden als langsparkeren teruggebracht op de Franciscusdreef. Aantal parkeerplaatsen blijft gelijk.

Recreatie	Wens om bedrijventerrein zelf minder versteend te maken en recreatief te maken	Niet meegenomen – de input is buiten beschouwing gelaten

Rondje Frans Henrichspad	Wandel/ sportronde rondom de volkstuinen met natuurlijke spel en sportaanleiding: - Zeer wenselijk; ook leuk om dat juist te verbinden aan Frans Henrich pad (was een sportverslaggever) en de vele sportmogelijkheden in die buurt. - De plek bij de fysio benutten in overleg met de fysio, dan kunnen zij daar de toestellen ook gebruiken. - Betrek de vele fitnessbedrijven/ sportverenigingen van bedrijventerrein Nieuw Overvecht (via het Ondernemersloket) bij de inrichting, ook goed voor de sociale cohesie en de sociale veiligheid.	De input nemen we mee in het voorlopig ontwerp

Sanitair	Inventarisatie van toiletvoorzieningen in het gebied Mogelijkheid tot natuurtoilet (informatie bij Maag-, Darm- en Leverstichting) Informatie over toiletvoorzieningen updaten in de HogeNood-app Mogelijkheid Changing Places-toilet bij Fort aan de Klop?	Niet meegenomen in het ontwerp vanwege kosten.
Slingerbos	Versterking van de ecologische kwaliteit van het Manitobabos door de aanleg van plas- drasplekken en de overgang van bos naar water is zeer wenselijk. Echter jullie bedoelen het Slingerbosch. Hier kunnen ook de gewenste poelen historisch her-geïntegreerd worden.	Meegenomen in functioneel ontwerp. De details van het beheer van het bos volgen in het beheerplan.
Sociale veiligheid	wens voor extra verlichting en veiligheid bij Frans Henrichspad	De input nemen we mee in het voorlopig ontwerp
Sociale veiligheid	Verlichting essentieel voor veiligheid fietsers en wandelaars, met name richting Franciscusdreef en Manitobadreef	De input nemen we mee in het voorlopig ontwerp waar een verlichtingsplan wordt opgesteld
Sport	Er is behoefte aan goed gemarkeerde routes voor zowel hardlopers als wandelaars. Twee zones voorzien bij het Manitobabos en de volkstuinen Fysio-praktijk als mogelijke locatie voor een beweegzone	De input nemen we mee in het voorlopig ontwerp.
Toegankelijkheid	Er moet een toegankelijk ommetje mogelijk zijn voor: Fysiek beperkten (rollator, rolstoel, scootmobiel); Visueel beperkten. Het ommetje moet in maximaal een kwartier te maken zijn; De afstand naar het ommetje mag niet te groot zijn.	Grotendeels meegenomen – het merendeel van de input is verwerkt, met kleine aanpassingen of uitzonderingen.

Toegankelijkheid	De Koninklijke Route loopt door/langs het gebied (langs de Vecht): inprikkers toegankelijk houden met halfverharding (zoals langs de singel).	Niet meegenomen in het functioneel ontwerp, de input nemen we mee in de volgende fase van het ontwerp - het voorlopig ontwerp.
Toegankelijkheid	Aftakking tegenover de tennisbaan ook toegankelijk maken.	Niet meegenomen, we handhaven de huidige situatie. We creëren voldoende opties voor toegankelijkheid op andere plekken in het gebied.
Toegankelijkheid	Blinden en slechtzienden: Schone paden Vast beheerplan (controle en schoonblazen 2-3 keer per jaar, ook sneeuwvrij maken) Veiligheid: Hekje en veilige leuning met brede traptrede bij toegang naar gemaaid pad over perceel Vlakke paden voor groepen Duidelijke scheiding tussen loop- en fietszone langs de Vechtdijk	Niet meegenomen in het functioneel ontwerp, de input nemen we mee bij het opstellen van het beheerplan voor het gebied.
Toegankelijkheid	Alternatieve toegang onderzoeken vanaf Overvecht	Niet meegenomen, we realiseren een betere verbinding met Overvecht dmv een oversteek over de Franciscusdreef.

Toegankelijkheid	• Mogelijkheid tot het aanpassen van de aanlegsteiger zodat deze rolstoeltoegankelijk is. • Onderzoek naar het aanmeren van rolstoeltoegankelijke rondvaartboten • Aan te leggen aanlegplaatsen voor kano's Ook toegankelijk maken voor kanoërs met een beperking: moeten ook kunnen aanleggen en verblijven.	Deels meegenomen in het functioneel ontwerp, de plek voor een derder aanlegsteiger geschikt die we toegankelijk maken voor mindervalide bezoekers of vissers.
Toegankelijkheid	Oeververbinding: Lage vaste brug, beweegbare brug of onbemande pont voorlopig niet haalbaar Mogelijk optie voor de toekomst, rekening houdend met rolstoeltoegankelijkheid	Niet meegenomen in het ontwerp. Een haalbaarheidsonderzoek naar mogelijke oeververbindingen heeft laten zien dat de opties te duur zijn. Daarom is besloten voor dit project de oeververbinding buiten beschouwing te laten
Toegankelijkheid	Verlengde Manitobadreef, toegankelijker maken voor joggers, wandelaars, fietsers	Nemen we mee in het functioneel ontwerp
toegankelijkheid	Nieuwe wandelpaden van halfverharding; - Niet alle paden, bestaand en nieuw, hoeven voorzien te worden van halfverharding; - Miva 1,8 m; grote rondwandeling en pad door de boomgaard. Op dit moment rijden er al scootmobielen in het gebied. Dus 1,8 meter is echt te ruim. Bovendien leidt het tot auto's IN het gebied, dat willen we allemaal niet; - Miva kan en gaat al jaren ook over minder brede en verharde paden; derhalve niet noodzakelijk en voor de ruimtelijke kwaliteit ongewenst om het koeienpaadje te verbreden en alle bestaande paden te verharden; - Wat gebeurt er voor blinden en slechtzienden?	Deels meegenomen in functioneel ontwerp zijn de wandelpaden. Er komt geen pad voor minder validen door de Boomgaard. Er komt minimaal een wandelroute door het gebied voor bezoekers met een visuele beperking.

toegankelijkheid	Maken van een nieuwe voet- en fietsoversteekplaats over de Franciscusdreef: - Zeer wenselijk, sluit ook mooi aan op de nieuwe brug over de Klopvaart; - Mits met behoud van de op- en afrit voor CADO en bedrijvigheid rond Oud Zuilen.	Meegenomen in functioneel ontwerp
Toegankelijkheid	Plaatsen van voetgangersbruggetjes: - Wenselijk ten behoeve van het schouwpad langs de 2e Polderweg (3x); - Wenselijk ten behoeve van het schouwpad van de 2e Polderweg naar het Plompenbosje (2x); - Onwenselijk ten behoeve van het gemaaide pad (2x); doorbreekt ook de historische structuur van het Kastanjelaantje uit 1650 - Onwenselijk ten behoeve van de doorsteek van het bos naar de 2e Polderweg (1x); verstoort het rustgebied voor de Flora en fauna.	Deels meegenomen in functioneel ontwerp. Het aantal duikertjes/ bruggetjes geminimaliseerd door die bij de entreezone Frans Henrichspad met het gemaaide pad te combineren. Bruggetje bij struinpad is eruit gehaald. We zorgen dat de toegankelijkheid beheerst wordt.
toegankelijkheid	Vervangen bestaande verlichting voor autoverkeer door sfeervolle lantaarns: - Zeer wenselijk! - Waar? Welke armaturen; onderdeel van de huisstijl; Ecologisch verantwoord, geen lichtvervuiling en verstoring flora en fauna.	De input nemen we mee in het voorlopig en definitief ontwerp waar een verlichtingsplan wordt gemaakt.
Toegankelijkheid	Realisatie aanlegsteiger: - Wenselijk maar niet daar; dat is de historische toegang met sluisje naar de vletsloot ten behoeve van de steenfabriek; - Steigertjes kunnen wel ‘in’ de verboden kringen.	Meegenomen in functioneel ontwerp. We willen 3 kleine steigers plaatsten; op de plek ter hoogte van de historische kringen. We kijken naar logische plekken ivm hoogte verschillen. Een steiger toegankelijk voor de minder valide bezoeker/visser.

Toegankelijkheid	Ontwikkeling van vijf entreezones met voorzieningen: - Wenselijk mits terughoudend en in de huisstijl; - Entreezone gemaal de Klop bij het gemaal en niet (deels) in het weiland; dat is gevaarlijk met de afrit ertussen en bij het gemaal is ruimte. Het thema kan dan de NHW worden met het fort aan de Klop, de inundatie en de verboden kringen (past ook goed bij het gemaal en de kieviten zitten namelijk niet in dit weiland te broeden); - Overige entrees ook verbinden aan de historie (zie ons plan).	De input nemen we mee in het voorlopig ontwerp
Toegankelijkheid	Verbeterde toegankelijkheid voor mensen met een beperking: - Zeer wenselijk; zowel de grote rondwandeling als het pad door de boomgaard want daar komt immers ook de invalidenparkeerplaats. - Koeienpaadje niet verbreden; dit paadje wordt al gebruikt door mindervaliden en dat gaat prima.	Deels meegenomen in functioneel ontwerp. Verdere uitwerking van wandelpad waar mensen comfortable naast elkaar kunnen lopen volgt in het voorlopig ontwerp. Wandelpad door de Boomgaard maken we niet toegankelijk.
Uitkijktoren	Bord plaatsen bij de toren met pijlen waar wat ligt: ook een pijl richting de boer	De input nemen we mee in het definitief ontwerp.
Uitkijktoren	Positief tegenover een uitkijktoren mits er een toegankelijke route naar de uitkijktoren mogelijk gemaakt kan worden. Voor wie niet naar boven kan: alternatief zoals informatieborden, periscoop of geluidsinstallatie.	Niet meegenomen in het functioneel ontwerp, de input nemen we mee in de volgende fase van het ontwerp - het voorlopig ontwerp.

Uitkijktoren	Positief tegenover realiseren uitkijktoren, mits de uitkijktoren ‘s avonds afsluitbaar te maken is om overlast door jongeren te beperken.	Deels meegenomen in het functioneel ontwerp, namelijk de wens voor het plaatsen van een uitkijktoren. De details volgen in het definitiev ontwerp en in het beheerplan.
Uitkijktoren	Uitkijktoren is wenselijk maar staat op een onhandige plek aangegeven, daar is immers nabeweiding mogelijk; koppel de uitkijktoren qua vormgeving en positie aan de historie, bijvoorbeeld in de vorm van de Dom (of lantaarn) en dan op de zichtlijn van het slot naar de Dom, dat versterkt de historische kwaliteit.	De input nemen we mee in het voorlopig ontwerp
Vechtdijk	Vanuit bedrijfsvoering (van de boer) is het prettiger om ook via de Vechtdijk toegang te houden tot het Kievitland. De 2e Polderweg is smaller; Afplaggen van helft perceel D zorgt ervoor dat er geen doorgang meer is vanaf de andere kan. De voerleverancier komt via de Vechtdijk of door Oud Zuilen omdat er vanaf de Manitobadreef een paal staat. Deze is lastig te bedienen met het kastje. Het is echter niet wenselijk om zwaar verkeer door het dorp te laten gaan.	Geheel meegenomen – er volgt verder onderzoek om de situatie met de paal te verbeteren.
Vechtdijk	Vechtdijk alleen toegankelijk maken voor fietsers en voetgangers. Dit voorkomt sluipverkeer. Bestemmingsverkeer alleen toegestaan voor de boer. Door het autoluw maken ontstaan er mogelijk parkeerproblemen voor de vissers richting Overvecht en de Vecht. Daarnaast wordt de overlast van ganzen als tweede probleem genoemd. Hoe worden auto's geweerd?	Deels meegenomen, voorstel om de Vechtdijk autovrij te maken nemen we mee in het functioneel ontwerp
Vechtdijk	Vrachtwagens kunnen niet meer over Vechtdijk in nieuwe situatie. Vrachtwagens via Groeneweg en 2e polderweg kan nu niet.	Niet meegenomen - de input is buiten beschouwing gelaten

Vechtdijk	Niet autovrij maken van de Vechtdijk, maar auto te gast (conform de rest van de dijk), 30km, twee-richtingen. In gesprek met het CBR en de autorijscholen om de Vechtdijk uit het examen- en lesprogramma te halen, dat scheelt 80% van het verkeer! De hoeveelheid bedrijven, manege, slot Zuylen, Versteeg en de boer moeten bereikbaar zijn voor groot verkeer. Dat kan niet over de brug in Oud Zuilen en niet over de Manitobadreef die vergroend wordt en als entree ingericht wordt voor langzaam verkeer.	Er is voldoende draagvlak voor het autovrij maken voor de Vechtdijk, daarnaast is het haalbaar en betaalbaar. Daarom is de input niet meegenomen, de Vechtdijk wordt autovrij (m.u.v. de nood- en hulpdiensten). Pachter krijgt een ontheffing voor landbouwverkeer.
Wandelpaden	Verbeteringen Frans Henrichspad gewenst: mooier asfalt, betere verlichting, markeringen met afstanden;	De input nemen we mee in het voorlopig ontwerp
Wandelpaden	Er is behoefte aan variatie in wandelroutes, met zowel grotere als kortere rondjes van bijvoorbeeld 2,5 tot 3 kilometer – niet alleen voor kwetsbare groepen zoals deelnemers aan de diabetes challenge, maar ook voor gezinnen en andere wandelaars die een toegankelijk en laagdrempelig parcours waarderen.	Meegenomen in het functioneel ontwerp. We intensiveren de padenstructuur en realiseren nieuwe rondwandelingen in het gebied. Paden zullen een kwaliteitsverbetering ondergaan waardoor de toegankelijkheid en het gebruik verbeteren ook voor personen die minder goed in staat zijn om zich zelfstandig te verplaatsen

Wandelpaden	Wandelmogelijkheden rondom Ons Genot waar mogelijk meenemen in het project. Een opening in het hek vanaf het Frans Henrichpad is een wens van Ons Genot. Wandelroute opnemen in de mogelijke wandelopties. Er mag ook over het terrein van Ons Genot gewandeld worden binnen de openingstijden. (08:00- 20:00)	De input nemen we mee in het voorlopig ontwerp
Wandelpaden	Upgrading van bestaande wandelpaden: - Niet wenselijk en niet noodzakelijk	Niet meegnomen in functioneel ontwerp, werken we verder uit in het voorlopig ontwerp
Wandelpaden	Wandelmogelijkheden rondom Ons Genot waar mogelijk meenemen in het project. Een opening in het hek vanaf het Frans Henrichpad is een wens van Ons Genot. Wandelroute opnemen in de mogelijke wandelopties. Er mag ook over het terrein van Ons Genot gewandeld worden binnen de openingstijden. (08:00- 20:00)	De input nemen we mee in het voorlopig ontwerp
watergangen	Zorgen voor voldoende doorstroming is zeer wenselijk, zie rapport!! Natuurlijke waterstructuur is een loze term, het gebied is 800 na chr. ontgonnen door de mens, het is daarmee een cultuurgebied met percelen en aangelegde watergangen. Deze eeuwenoude structuur moet intact blijven dus niet de sloten op een 'natuurlijke' manier pleksgewijs gaan vergroten of poelen toevoegen. Vergroten/ verbreden wateroppervlak ontstaat door natuurvriendelijke oevers en dat is wel historisch verantwoord. Poelen passen niet in dit landschap, deze kunnen wel in het Slingerbosch. Dat is het bos naast de Manitobadreef wat in jullie FO (onjuist) het Manitobabos wordt genoemd. Het Slingerbosch had van oudsher een slingerbeek en deze zou in ere hersteld kunnen worden.	De input nemen we mee in het voorlopig ontwerp
Zitgelegenheden	Belangrijk dat er voldoende bankjes worden geplaatst; mocht er bezwaar ontstaan, dan kan de gemeente overwegen verplaatsbare bankjes te gebruiken, zodat deze bij overlast verplaatst of verwijderd kunnen worden	De input nemen we mee in het voorlopig ontwerp.

Zitgelegenheden	Strategische plaatsing van bankjes langs wandelroutes en rustpunten: - Zeer wenselijk; mits terughoudend, in de huisstijl en gelinkt aan de historie om deze te versterken, bijvoorbeeld op de zichtlijnen.	De input nemen we mee in het voorlopig ontwerp

Verbinding over de Vecht bij Utrecht Zuilen

Haalbaarheidsstudie voor: **Gemeente Utrecht**

© 18 december 2024

ipv Delft

inhoud

inleiding **3**

1 aanpak van de haalbaarheidsstudie **4**
1.1 Documenten

2 varianten **6**
2.1 vaste brug
2.2 beweegbare brug
2.3 pont
2.4 niets doen / aanpassing J.M. de Muinck Keizerbrug

3 beleidskaders **24**
3.1 startdocument Natuurgebied Zuilen
3.2 ruimtelijke strategie Utrecht 2040
3.3 meerjarenperspectief ruimte 2024
3.4 mobiliteitsplan 2040
3.5 toegankelijkheidsbeleid
3.6 omgevingsloket
3.7 omgevingsvisie Overvecht
3.8 Bestemmingsplan Wijk Noordwest
3.9 visie Vechtoevers
3.10 UNESCO Hollandse Waterlinie
3.11 waterschap
3.12 kabels en leidingen
3.13 conclusies

4 trechtering varianten **32**
4.1 zeef 1: beleid, regelgeving en adviezen
4.2 zeef 2: fysieke inpassing

5 beoordeling landschappelijke impact en kosten van inpasbare varianten **33**
5.1 Verantwoording

6 keuze drie meest haalbare varianten **35**

7 uitwerking meest haalbare varianten **36**
7.1 Vaste lage brug
7.2 Beweegbare brug
7.3 Pont

8 raming meest haalbare varianten **43**
8.1 werkwijze SSK-raming
8.2 resultaat SSK-raming
8.3 niet inbegrepen kosten

inleiding

De gemeente Utrecht is bezig met de herontwikkeling van Natuurgebied Zuilen. De huidige weilanden zullen hierbij deels worden omgevormd tot natuur- en recreatiegebied. Om de bereikbaarheid vanaf de wijk Zuilen te verhogen is ipv Delft gevraagd een studie te doen naar de mogelijkheden, regelgeving en afwegingen voor een nieuwe langzaamverkeersverbinding over de Vecht. De Vecht vormt op dit moment een barrière, waardoor voor het noordelijke deel van de wijk het gebied niet goed bereikbaar is.

De studie gaat in op de mogelijke inpassingen van verschillende varianten verbindingen over de Vecht, op twee verschillende locaties. Ook wordt er los gekeken naar de aanpassingen van de J.M. de Muinck Keizerbrug die gepland zijn, deze aanpassingen zijn voor deze studie als uitgangspunt gehanteerd. Vervolgens worden de verschillende varianten getoetst aan de beleidskaders, regelgeving en adviezen die voor het gebied gelden. Deze toetsing vormt een ‘zeef’ voor de varianten, waarna een deel af zal vallen. Hierna wordt gekeken of de varianten fysiek inpasbaar zijn, dit vormt de tweede ‘zeef’.

De overgebleven varianten worden kwalitatief beoordeeld op basis van impact en kosten. Hieruit rollen de drie meest kansrijke varianten, die vervolgens worden uitgewerkt in een schetsontwerp en kostenraming.

Het resultaat van het onderzoek is een onderbouwde selectie van drie kansrijke varianten zijn. Deze kunnen vervolgens worden gebruikt in de verdere besluitvorming van de gemeente Utrecht.

1 aanpak van de haalbaarheidsstudie

1.1 onderzoeksvragen

De haalbaarheidsstudie is opgesteld om de varianten zorgvuldig te toetsen aan de kaders die gegeven zijn. De volgende onderzoeksvragen zijn hiervoor gebruikt:

1. Welke beleidskaders bepalen:
   a. Wat mag wel en wat mag niet?
   b. Welke eisen aan een oeververbinding worden gesteld (maximale helling, doorvaarthoogte, toegankelijkheid, bemand/onbemand e.d.)?
2. Is een brug of pont inpasbaar gelet op de beschikbare ruimte (op de oevers) op basis van de eisen aan een verbinding volgend uit bestaand beleid?
3. Welke verbeteringen aan de bestaande verbinding (De Muinck Keizerbrug) zijn mogelijk en inpasbaar?
4. Wat is de landschappelijke impact van een brug of pont gelet op:
   a. De landschappelijke kwaliteiten van het gebied;
   b. Cultuurhistorie;
   c. Ecologie;
   d. Recreatie.
5. Wat zijn de investeringskosten en (eventuele) beheer- en exploitatiekosten van de verschillende varianten?

1.2 varianten en locaties

De eerste stap is om de mogelijke varianten uiteen te zetten. De gemeente Utrecht heeft de volgende varianten als basis gegeven. De varianten zijn in het volgende hoofdstuk uiteengezet.

- Vaste brug
- Beweegbare brug
- Pont
- Niets doen

Deze varianten vormen het uitgangspunt en zijn waar nodig aangevuld met subvarianten. Bij subvarianten moet men denken aan verschillende hellingspercentages van hellingbanen of verschillende soorten beweegbare bruggen of pontjes. Deze varianten zijn vervolgens toegepast op twee verschillende locaties. Deze locaties zijn door de gemeente Utrecht aangeleverd en worden als meest kansrijk gezien voor een verbinding: de groenstrook in het verlengde van het Van Heukelkompark, hierna genoemd: 't.h.v. Springertuin' en de meest zuidelijke zijde van Park Vechtoevers, ter hoogte van de Daalseweghof, hierna genoemd: 't.h.v. Park Vechtoevers'. Om een beeld te geven hoe de varianten ingepast kunnen worden, zijn deze uitgewerkt op basis van vergelijkbare projecten. Deze varianten worden vergeleken met 'niets doen', oftewel de huidige situatie, inclusief de al geplande aanpassingen aan de noordelijke aanlanding van de J.M. de Muinck Keizerbrug.

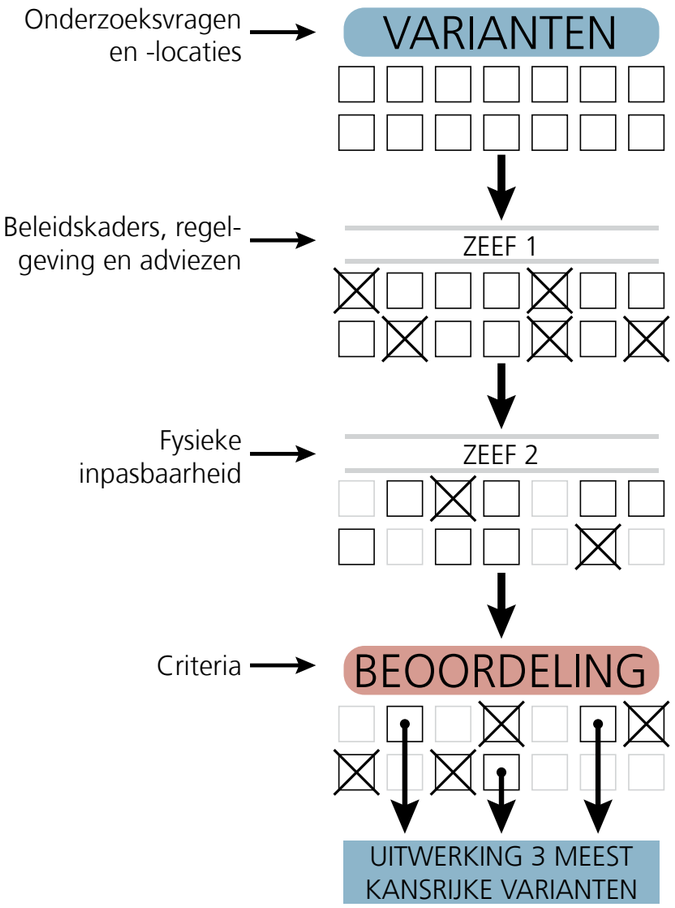
1.3 proces

De eerste trechtering is een toetsing aan de beleidskaders, regelgeving en adviezen. Deze documenten zijn in de introductie uiteengezet. De relevante eisen en wensen uit de documenten worden opgesomd, waarna een conclusie met de gevolgen voor de Vechtverbinding wordt getrokken. Het geheel aan conclusies vormen de basis van de eerste zeef, waarna de varianten die volgens het beleid en regelgeving mogelijk zijn de basis vormen van de volgende stap.

De tweede trechtering is een check of de varianten fysiek inpasbaar zijn in het gebied. Sommige varianten zullen, door factoren zoals de lengte van het tracé, bestaande structuren onacceptabel verstoren. Door deze stap zullen weer een aantal mogelijkheden afvallen.

De overgebleven varianten zullen vervolgens kwalitatief met elkaar worden vergeleken. Hierbij worden zes criteria aangehouden, waarbij iedere variant een score krijgt op elke zes criteria. Hierna kunnen de varianten met elkaar worden vergeleken.

De drie meest kansrijke varianten uit deze lijst worden vervolgens verder uitgewerkt. De varianten worden in 3D verder uitgekristalliseerd en in 2D op maat ingetekend. De dimensies die hieruit volgen vormen de basis van een kostenraming van de varianten. Deze drie varianten helpen de gemeente Utrecht met de keuze over een nieuwe Vechtverbinding en zullen daarom in dit document niet verder worden beoordeeld.



stroomschema aanpak haalbaarheidsstudie

1.4 Documenten

In het onderzoek zijn verschillende documenten als uitgangspunt genomen. De belangrijkste groep hiervan zijn beleidsdocumenten. Andere categorieën documenten zijn regelgeving, adviezen en aanvullende informatie, zoals gesprekken met Waternet en Gasunie. Per document staat aangegeven binnen welke groep deze valt.

Beleidsdocumenten:

- **Ruimtelijke strategie Utrecht 2040**, Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad (gemeente Utrecht)
- **Mobiliteitsplan 2040**, Jouw straat en onze stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar voor ieder-een (gemeente Utrecht)
- **Meerjarenperspectief ruimte 2024** (gemeente Utrecht)
- **Startdocument natuurgebied Zuilen** (gemeente Utrecht)
- **Visie Vechtoevers** (gemeente Utrecht)
- **Omgevingsvisie Overvecht 2040** (gemeente Utrecht)
- **Omgevingsvisie provincie Utrecht** (provincie Utrecht)
- **Toegankelijkheidsbeleid** (gemeente Utrecht)

Adviezen:

- **Gebiedsanalyse kernkwaliteiten Hollandse Waterlinies**, kernkwaliteiten, uitgangspunten en ontwikkelingsrichting Utrecht Noord (Provincie Utrecht)
- **Visuele integriteit Waterlinies** (Kwaliteitsteam Nieuwe Hollandse Waterlinie)
- **KLIC-melding** (Kadaster)

Regelgeving:

- **Legger** (Waternet, namens Waterschap Amstel, Gooi en Vecht)
- **Legger** (Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden HDSR)
- **Omgevingsloket**

Aanvullende informatie:

- **Gesprekken met Waternet en HDSR**
- **Gesprek met Gasunie**

2 varianten

De uit te werken varianten zijn vooraf bepaald bij het opstellen van dit onderzoek. Rechts op de luchtfoto zijn de locaties van de varianten weergegeven. De door de gemeente meegegeven lijst met varianten is in het geval van de vaste bruggen aangepast, omdat het verschil tussen een voetgangersbrug en een gecombineerde voetgangers- en fietsbrug klein is, dit wordt later toegelicht. Verder is de lijst hetzelfde:

1. Niets doen;
2. Verbeteren bestaande verbindingen (Zuilenselaan en J.M. de Muinck Keizerbrug);
3. Vaste brug:
   a. Voor voetgangers (niet toegankelijk voor iedereen);
   b. Voor voetgangers én fietsers (toegankelijk voor iedereen);
4. Beweegbare brug:
   a. Onbemand voor voetgangers én fietsers (toegankelijk voor iedereen);
   b. Bemand voor voetgangers én fietsers (toegankelijk voor iedereen);
5. Pont:
   a. Onbemand voor voetgangers én fietsers (toegankelijk voor iedereen);
   b. Bemand voor voetgangers én fietsers (toegankelijk voor iedereen).

Bij een fietsbrug is het gangbaar om de hellingspercentages omschreven door de CROW Ontwerpwijzer bruggen voor langzaam verkeer aan te houden. De hellingspercentages van toepassing op het onderzoeksgebied is uitgelegd bij de vaste bruggen. Een voetbrug zou in theorie kunnen worden uitgevoerd met trappen, hierdoor kan de lengte van de brug significant worden ingekort. Als gevolg hiervan vallen de kosten flink lager uit, ook is de impact op het landschap kleiner. Echter voldoet de brug op die manier niet aan het toegankelijkheidsbeleid van de gemeente Utrecht, deze dicteert dat een voetbrug een hellingbaan nodig heeft. Om deze reden is er geen toegevoegde waarde om de voetbrug los te beschouwen in de variantenstudie, de voetbruggen zouden immers dezelfde hellingbanen opleveren als de fietsbruggen. Verschillende hellingspercentages zorgen voor een significante verandering in de lengte van het brugtracé. De gekozen hellingspercentages worden later in deze rapportage uitgelegd, op basis hiervan zijn de vaste bruggen uitgewerkt in subvarianten met verschillende hellingspercentages.



luchtfoto met de onderzochte locaties voor de Vechtverbinding.

2.1 brugbreedte

De verbinding moet toegankelijk zijn voor voetgangers of voor voetgangers en fietsers. Afhankelijk van het soort verkeer en de hoeveelheid moet een breedte van de verbinding worden bepaald. In de tekeningen op deze pagina zijn drie verschillende mogelijke profielen gebaseerd op de CROW ontwerpwijzer bruggen voor langzaam verkeer. Het uiteindelijke profiel hoeft niet deze exacte maten te hebben, maar de maten dienen ter indicatie. In de inpassingsstudie is uitgegaan van een brugprofiel met een breedte van 4 meter. Hierdoor is fietsen en lopen op de verbinding mogelijk. Als men kies voor een andere breedte veranderen de capaciteit en kosten van de brug. De hellingspercentages en het verloop van het tracé blijven onveranderd. De exacte keuze voor een profielbreedte, tracé en aanlanding is een inpassingsvraagstuk en valt buiten de scope van dit onderzoek.

2.2 vaste bruggen

De hoogtes van de vaste bruggen zijn vastgesteld op twee verschillende hoogtes in profiel van vrije ruimte (PVR). Het eerste profiel van vrije ruimte is van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht, welke de doorvaart over de Vecht garandeert, deze is 9,0 × 4,0 m. Het tweede profiel van vrije ruimte is voor het wegverkeer over de Vechtdijk van 4,5 × 4,5 m, welke standaard zijn binnen Nederland. Onder de J.M. de Muinck Keizerbrug heeft de Vechtdijk een doorrijdhoogte van 2,3 m, maar de gemeente heeft aangegeven dat zij vasthouden aan het hogere 4,5 m. Hierdoor is het voor hogere voertuigen toch mogelijk over de Vechtdijk te rijden, bijvoorbeeld voor onderhoud en landbouwvoertuigen.

De tracés van de vaste bruggen zijn ingepast op de meest gunstige ligging. Het is ook mogelijk de tracés anders te laten verlopen, maar dit levert een minder gunstig beeld op. Om een gunstige inpassing te bereiken, moeten er bij de lagere hellingspercentages slingers of lussen worden gebruikt. Hierdoor wordt het ruimtebeslag van een hellingbaan kleiner, wat gunstiger is voor de inpassing, de lengte van het tracé blijft onveranderd.

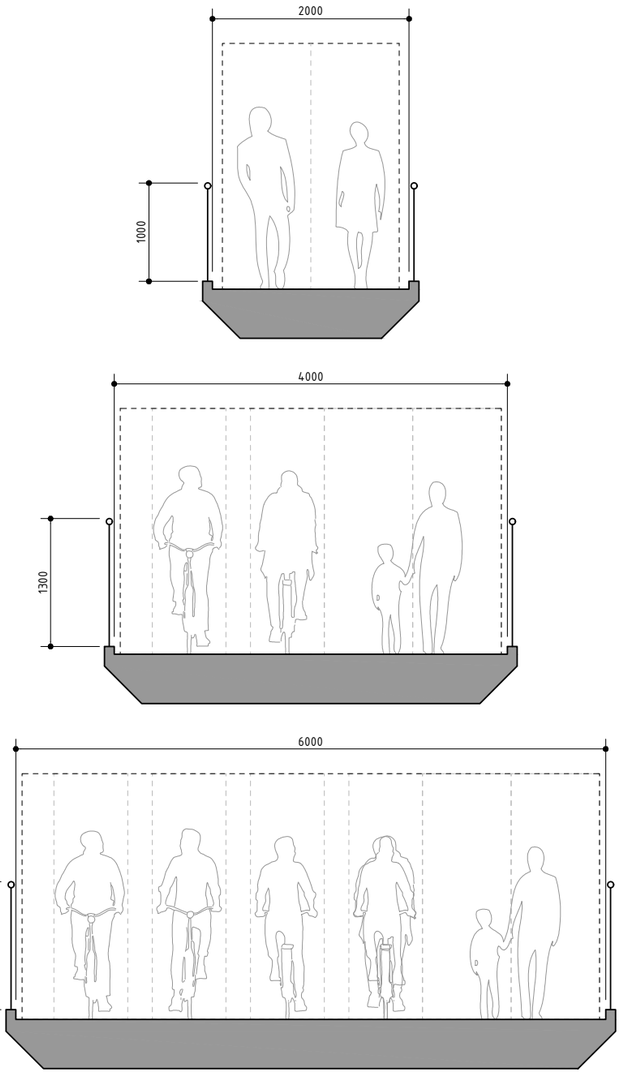
2.3 beweegbare bruggen

Beweegbare bruggen zijn er in veel verschillende soorten. De soorten zijn uiteengezet, om inzichtelijk te maken wat de voor- en nadelen per type zijn. Door een globale inpassing per soort te maken, wordt inzichtelijk wat de impact is op de omgeving. Voor de beoordeling is het niet relevant te differentiëren in verschillende bewegingsprincipes, gezien de verschillen voor de gebruikers en omgeving te klein zijn. Het tracé van alle beweegbare bruggen zal in de regel hetzelfde zijn en de aangehouden hoogtes en profielen van vrije ruimtes worden gedicteerd vanuit het waterschap, waardoor deze ook zeer vergelijkbaar zijn. Voor de beoordeling wordt de meest gunstige bewegingstype gebruikt. Bemande en onbemande beweegbare bruggen hebben in principe dezelfde dimensies en bewegingswerken, het verschil tussen de twee wordt tekstueel uitgelegd.

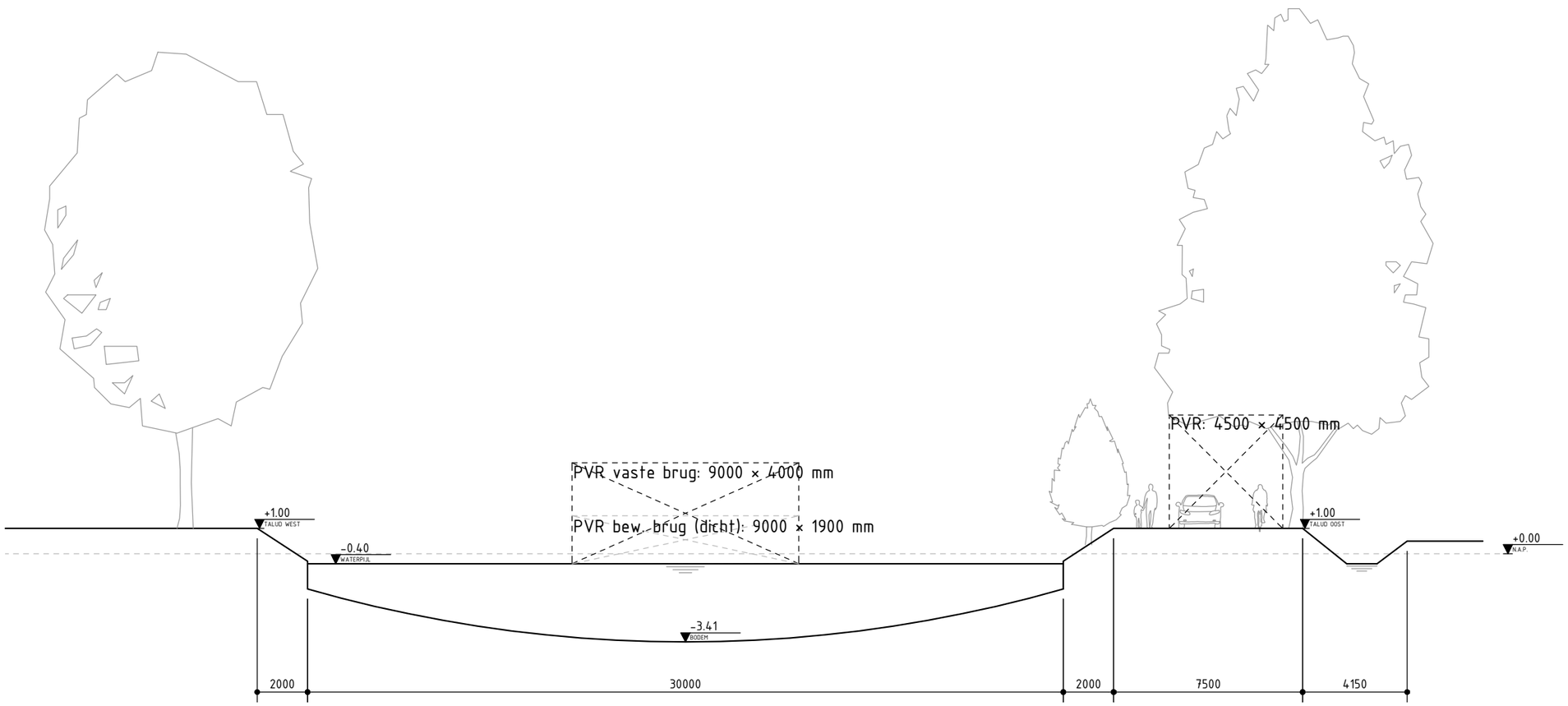
Waternet heeft aangegeven dat het PVR over de Vecht niet mag leiden tot een verslechtering van de huidige situatie. De laagste doorvaarthoogte van de bestaande bruggen over de Vecht bepaalt de doorvaarthoogte van de nieuwe beweegbare brug. Dit is de Wethouder D.M. Plompbrug te Oud-Zuilen, welke een PVR in gesloten toestand heeft van 1,9 m.

2.4 pontjes

Ook bij pontjes zijn er verschillende types. Net zoals bij de beweegbare bruggen worden de verschillende soorten uiteengezet, waarbij de voor- en nadelen per soort wordt bekeken. Bij de inpassing wordt geen rekening gehouden met ponttypes, deze hebben een vergelijkbaar ruimtebeslag. Bemande en onbemande pontjes hebben geen verschillende aandrijvingstechnieken, wat betekent dat een type pont bemand en onbemand kan worden uitgevoerd. Hierdoor is net zoals bij de beweegbare bruggen het verschil tekstueel uitgelegd.



principedoorsnedes voor verschillende brugprofielen. Boven is voor enkel voetgangers, midden en onder zijn voor fietsers en voetgangers.



PRINCIPEDOORSNEDE VECHT

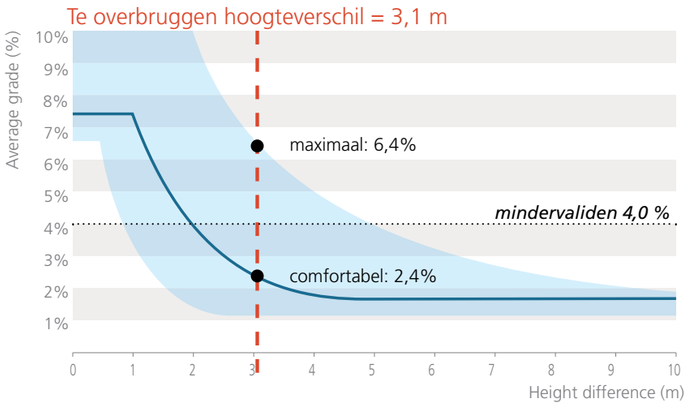
SCHAAL 1:200

principedoorsnede van de Vecht, waarbij de verschillende breedtes, hoogtes (op NAP) en profielen van vrije ruimte zijn aangegeven

2.5 vaste brug

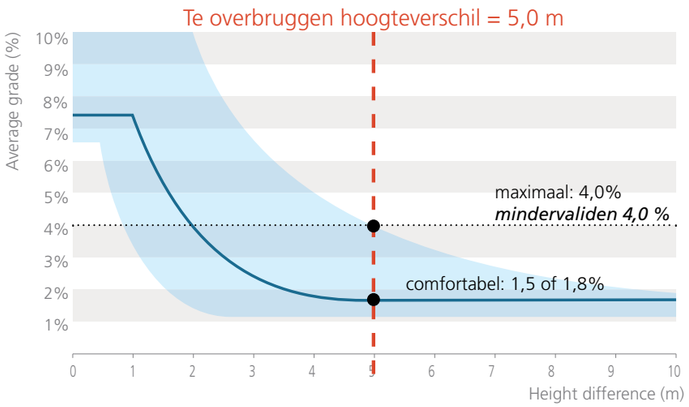
principe lage brug (exclusief PVR Vechtdijk)

Deze variant bestaat uit achtereenvolgens een hellingbaan in de Springertuin, een overspanning over de vecht en een hellingbaan tussen de Vecht en de Vechtdijk in. Deze hellingbaan bevindt zich boven het water of boven de oever.

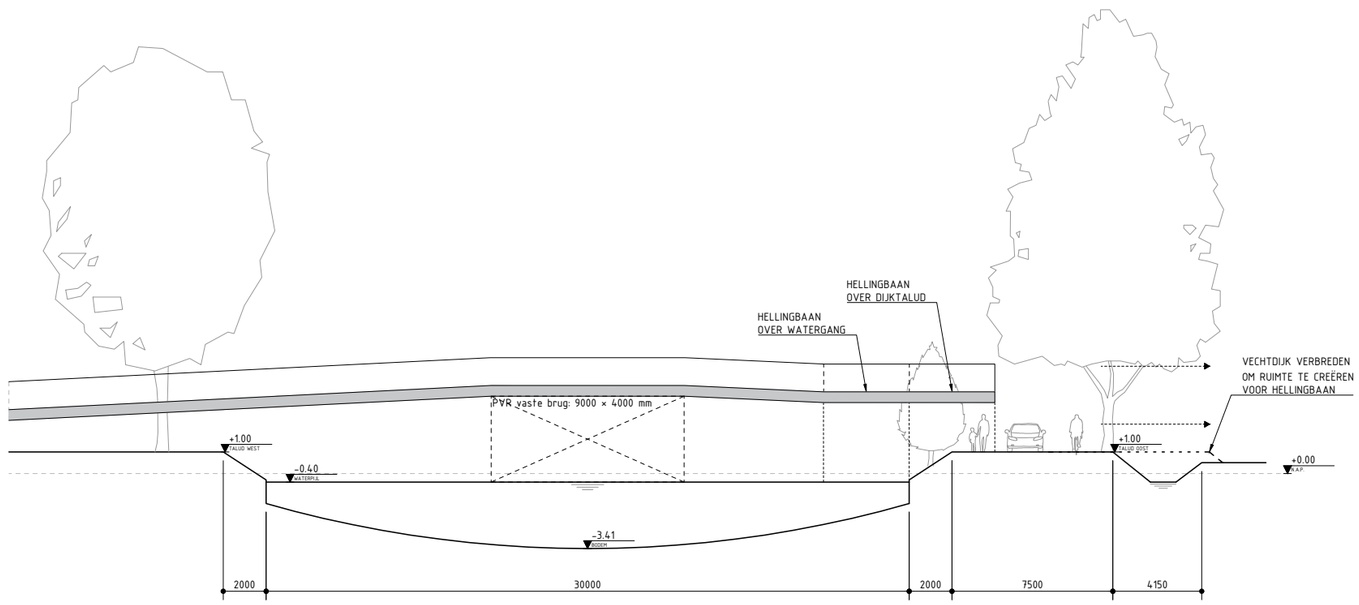


principe hoge brug (inclusief PVR Vechtdijk)

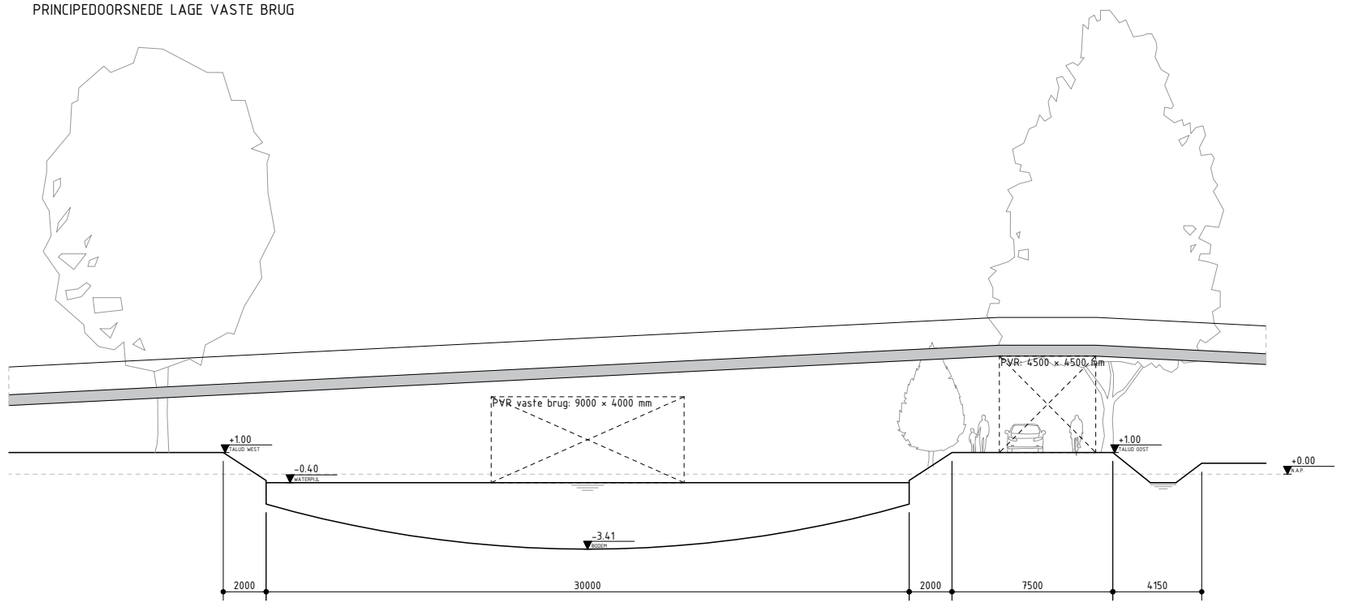
Als het niet mogelijk is om de hellingbaan in de Vecht of het talud te bouwen, moet de hellingbaan aan de andere kant van de Vechtdijk geplaatst worden. In dat geval moet ook de Vechtdijk overbrugd worden en komt de brug in zijn geheel hoger te liggen. Dit is ruimtelijk alleen mogelijk t.h.v. het Springertuin. Bij park Vechtoever bevindt zich cultuurerfgoed aan de andere kant van de dijk.



Bron: Ontwerpwijzer bruggen voor langzaam verkeer (CROW)



PRINCIPEDOORSNEDE LAGE VASTE BRUG



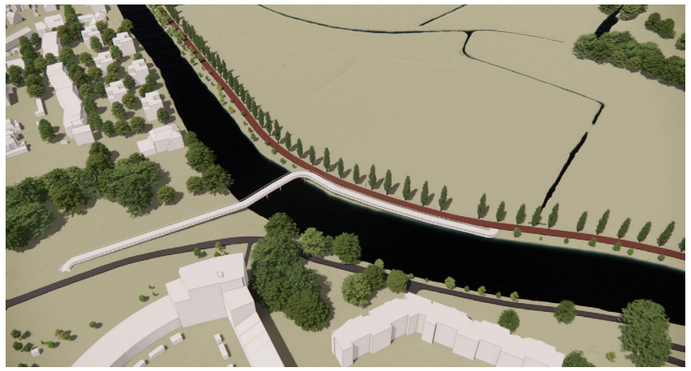
PRINCIPEDOORSNEDE HOGE VASTE BRUG

vaste lage brug locatie t.h.v. Springertuin

helling: 2,4 % (comfortabel)

Lengte: 250 m

Oppervlakte: 998m²



vogelvlucht



zicht over de Vecht



aanlanding t.h.v. Van Heukelompark

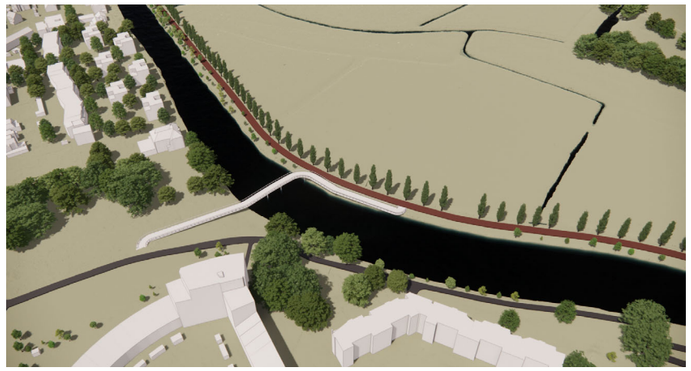


zichtas Slot Zuylen richting de Domtoren, exclusief huidige bomenrij

helling: 4,0 % (mindervaliden)

Lengte: 165 m

Oppervlakte: 660 m²



vogelvlucht



zicht over de Vecht



aanlanding t.h.v. Van Heukelompark

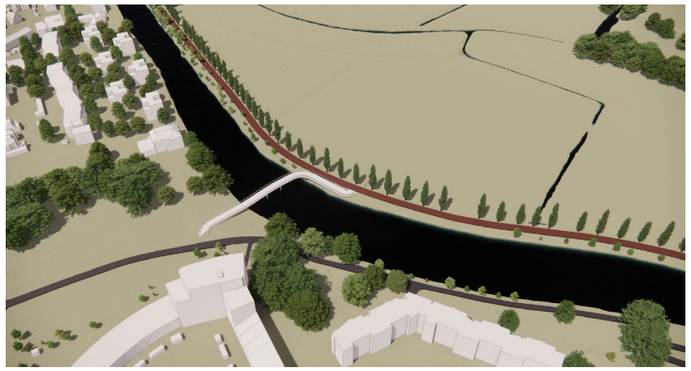


zichtas Slot Zuylen richting de Domtoren, exclusief huidige bomenrij

helling: 6,4 % (maximaal)

Lengte: 106 m

Oppervlakte: 424 m²



vogelvlucht



zicht over de Vecht



aanlanding t.h.v. Van Heukelompark



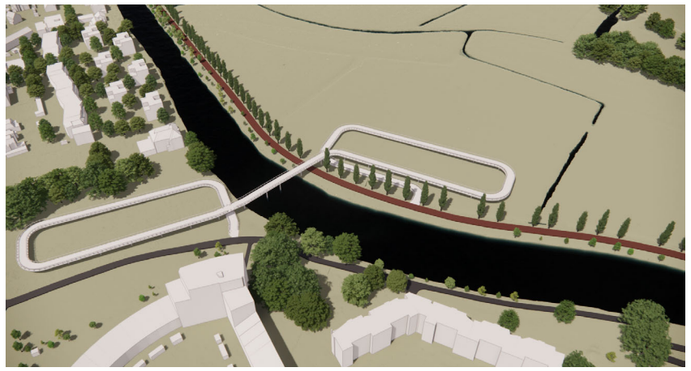
zichtas Slot Zuylen richting de Domtoren, exclusief huidige bomenrij

vaste hoge brug locatie t.h.v. Springertuin

helling: 1,5 % (comfortabel)

Lengte: 660 m

Oppervlakte: 2641 m²



vogelvlucht



zicht over de Vecht



aanlanding t.h.v. Van Heukelompark

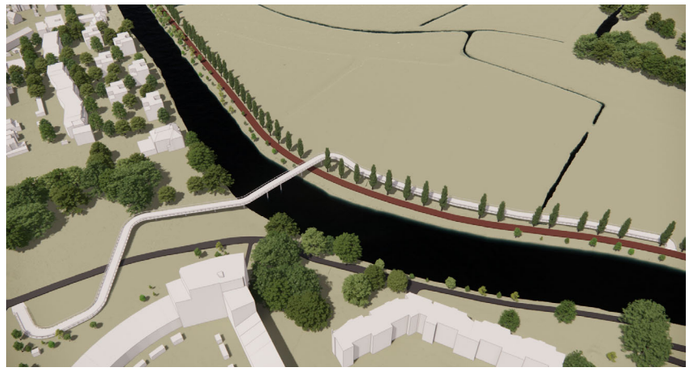


zichtas Slot Zuylen richting de Domtoren, exclusief huidige bomenrij

helling: 2,5 % (kortere baan)

Lengte: 407 m

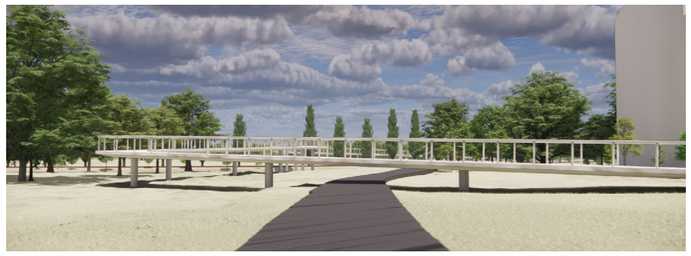
Oppervlakte: 1628 m²



vogelvlucht



zicht over de Vecht



aanlanding t.h.v. Van Heukelompark

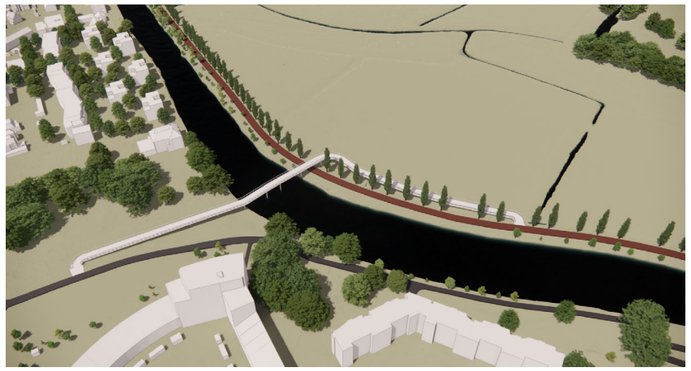


zichtas Slot Zuylen richting de Domtoren, exclusief huidige bomenrij

helling: 4,0 % (rolstoeltoegankelijk / maximaal)

Lengte: 268 m

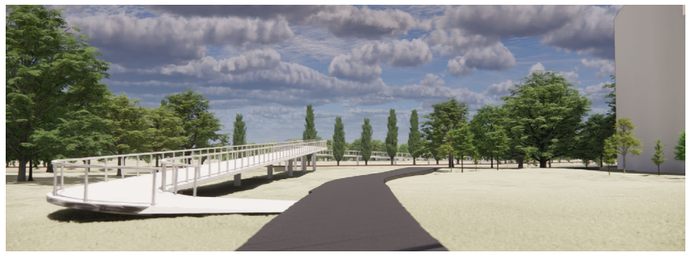
Oppervlakte: 1074 m²



vogelvlucht



zicht over de Vecht



aanlanding t.h.v. Van Heukelompark



zichtas Slot Zuylen richting de Domtoren, exclusief huidige bomenrij

vaste lage brug locatie t.h.v. park Vechtoever

helling: 2,4 % (comfortabel)

Lengte: 257 m

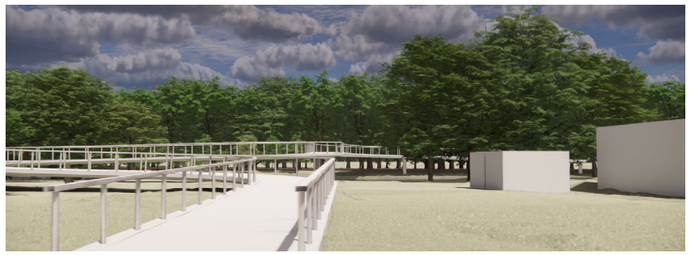
Oppervlakte: 1027 m²



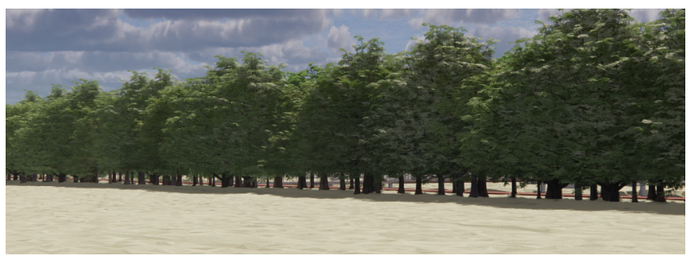
vogelvlucht



zicht over de Vecht



aanlanding t.h.v. Daalseweghof

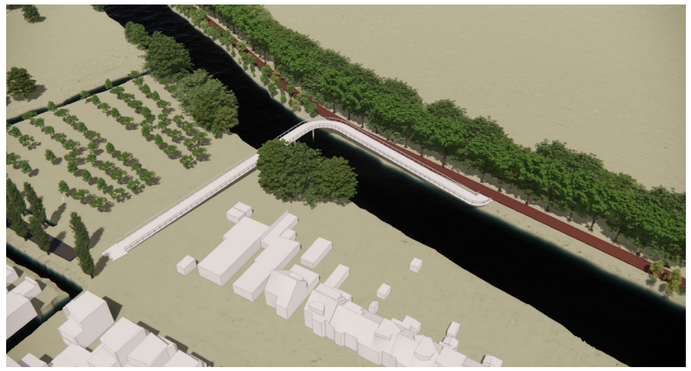


zicht vanuit historische buitenplaats

helling: 4,0 % (rolstoeltoegankelijk)

Lengte: 163 m

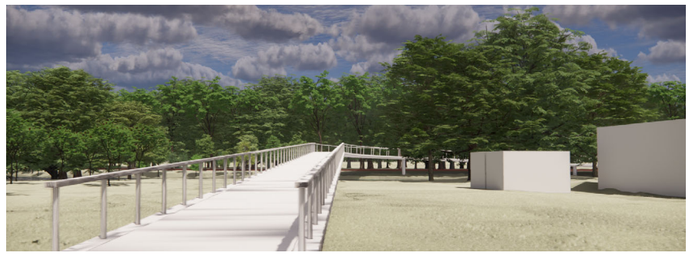
Oppervlakte: 651 m²



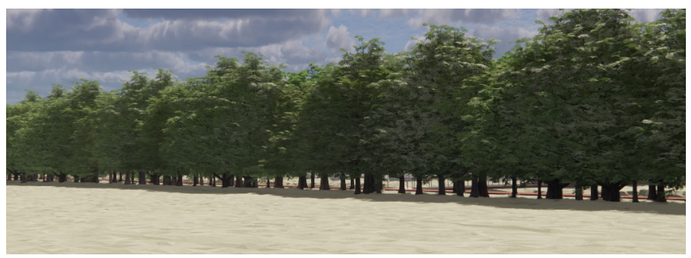
vogelvlucht



zicht over de Vecht



aanlanding t.h.v. Daalseweghof



zicht vanuit historische buitenplaats

helling: 6,4 % (maximaal)

Lengte: 106 m

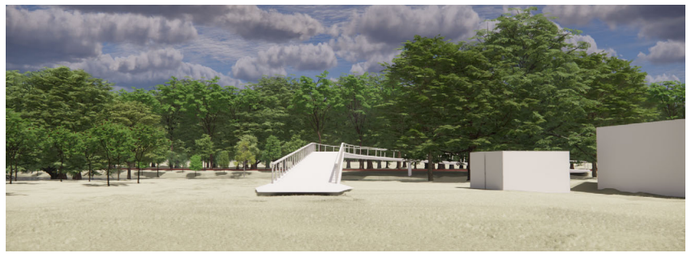
Oppervlakte: 425 m²



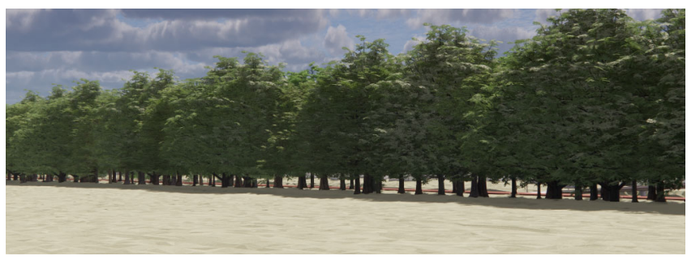
vogelvlucht



zicht over de Vecht



aanlanding t.h.v. Daalseweghof



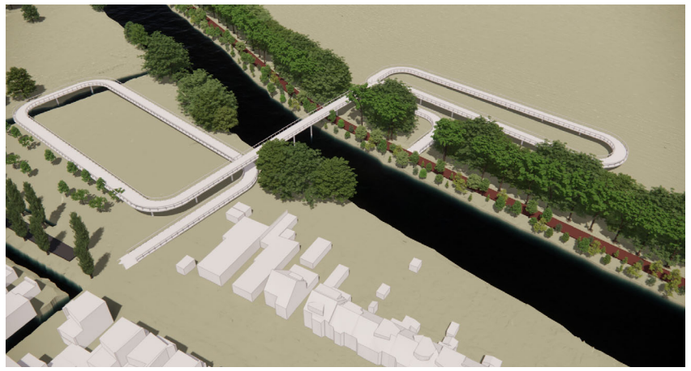
zicht vanuit historische buitenplaats

vaste hoge brug locatie t.h.v. park Vechtoever

helling: 1,5 % (comfortabel)

Lengte: 674 m

Oppervlakte: 2695 m²



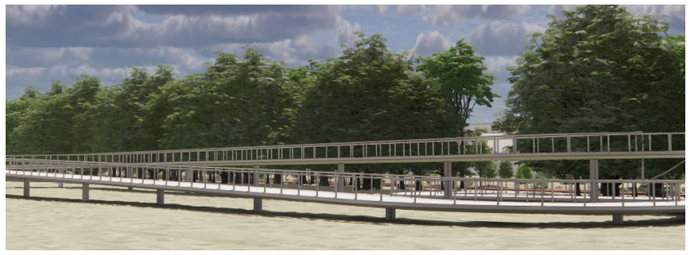
vogelvlucht



zicht over de Vecht



aanlanding t.h.v. Daalseweghof

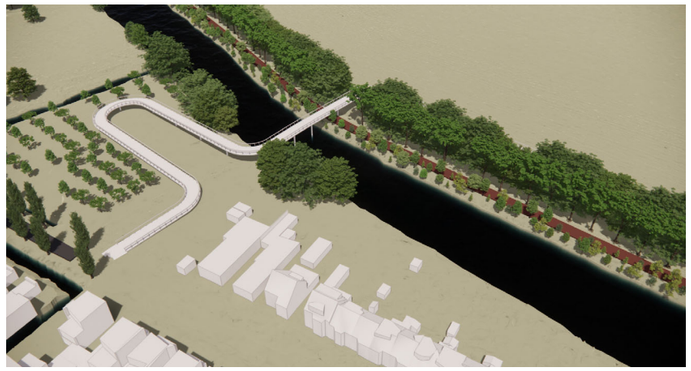


zicht vanuit historische buitenplaats

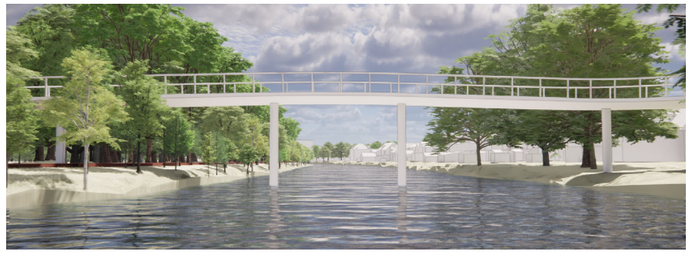
helling: 2,5 % (kortere baan)

Lengte: 409 m

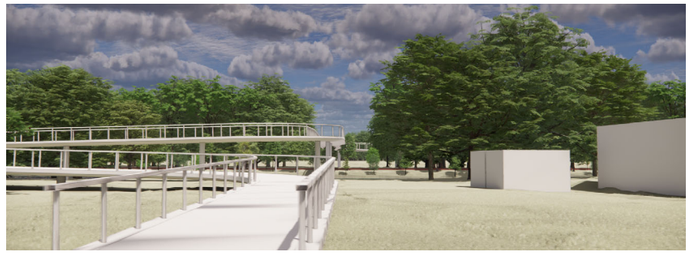
Oppervlakte: 1635 m²



vogelvlucht



zicht over de Vecht



aanlanding t.h.v. Daalseweghof



zicht vanuit historische buitenplaats

helling: 4,0 % (mindervaliden / maximaal)

Lengte: 258 m

Oppervlakte: 1031 m²



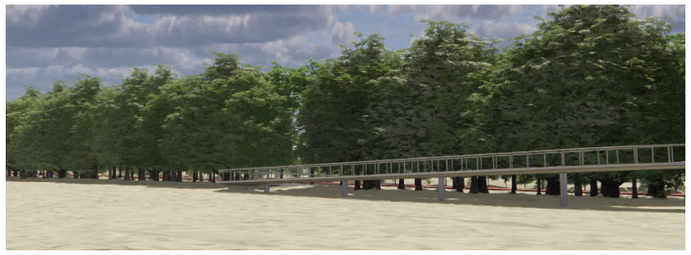
vogelvlucht



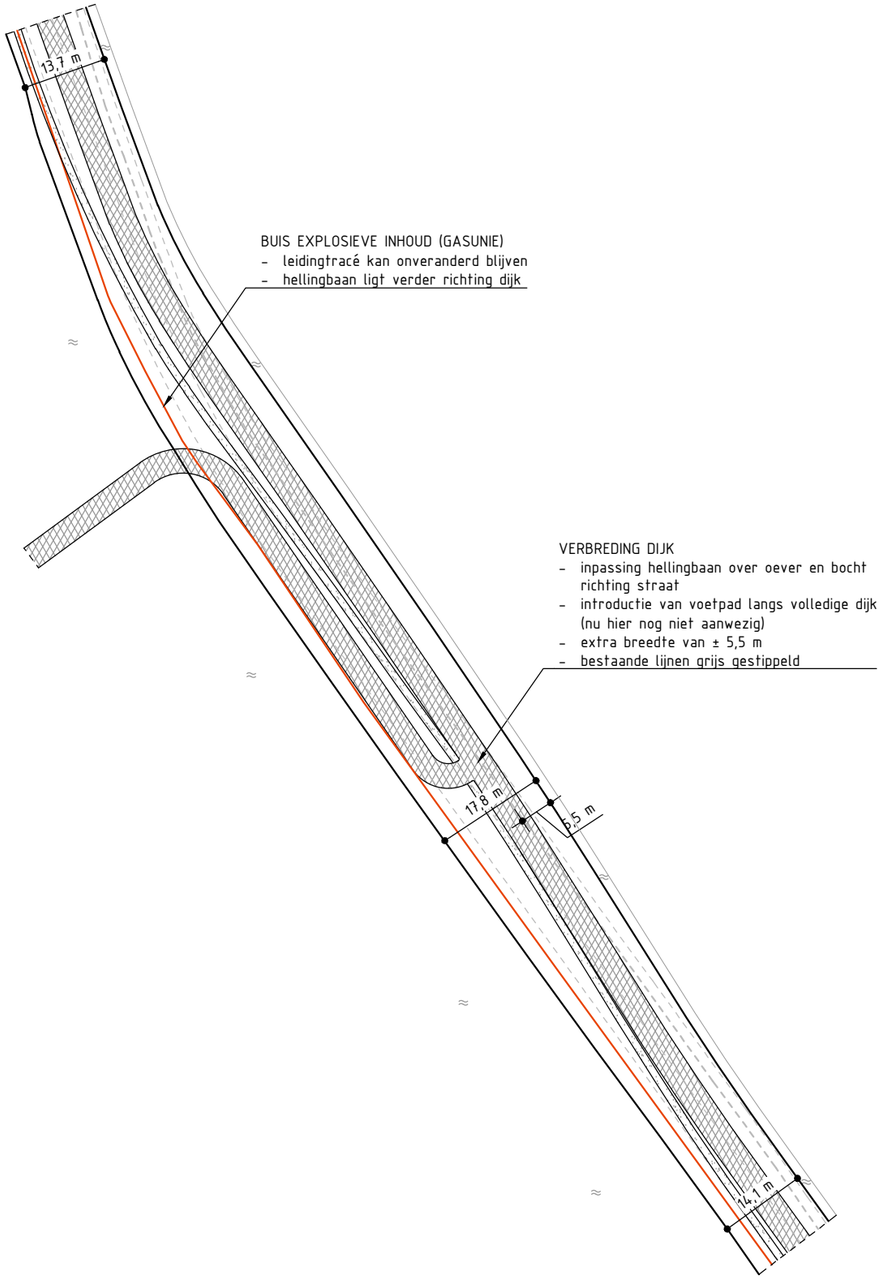
zicht over de Vecht



aanlanding t.h.v. Daalseweghof

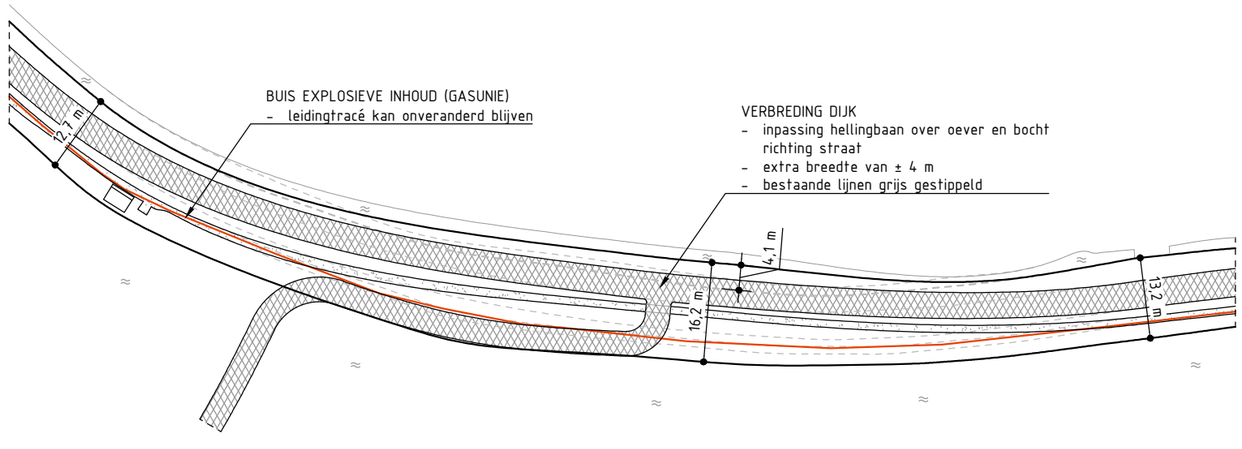


zicht vanuit historische buitenplaats



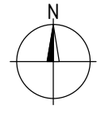
VERBREDING VECHTDIJK MET VASTE BRUG T.H.V. PARK VECHTOEVERS

SCHAAL 1:1000



VERBREDING VECHTDIJK MET VASTE BRUG T.H.V. SPRINGERTUIN

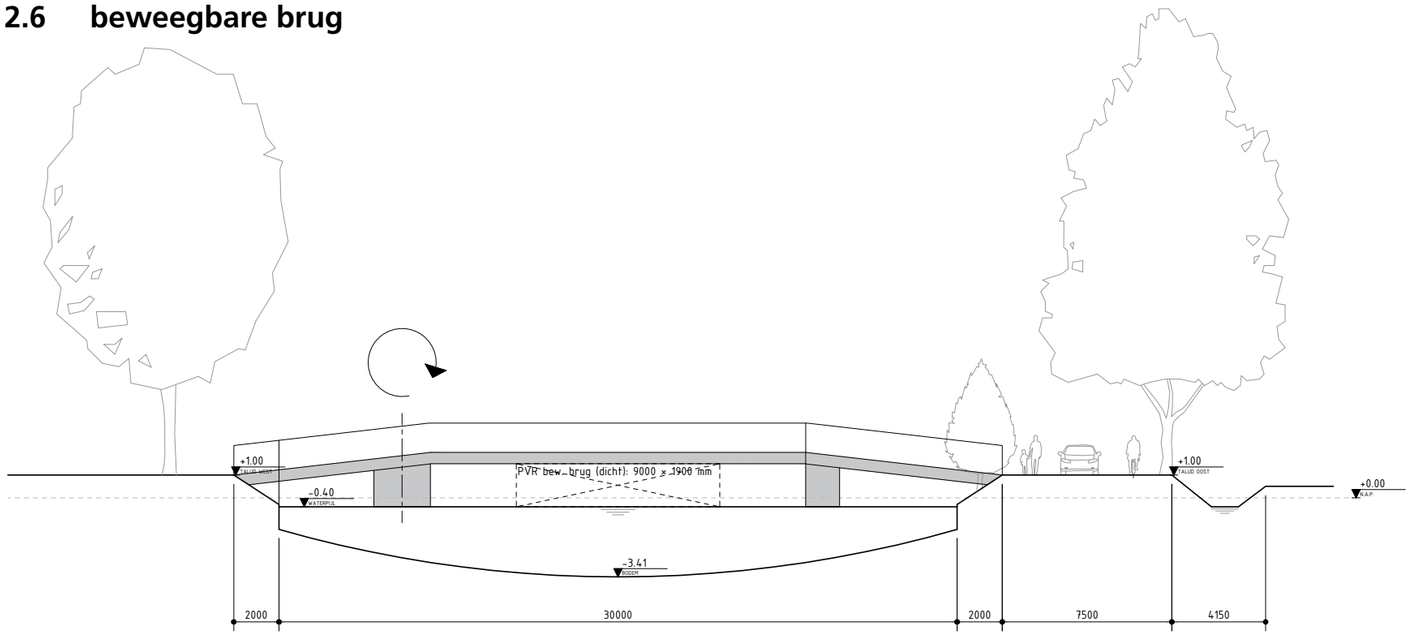
SCHAAL 1:1000

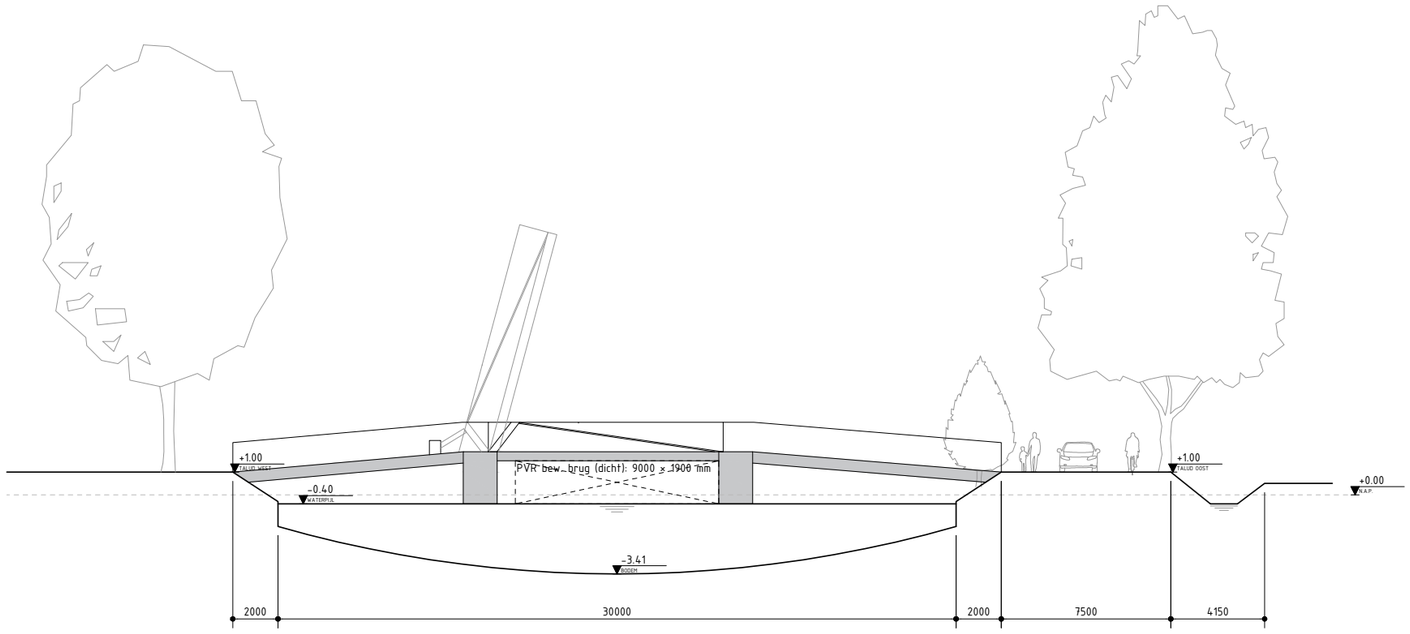


verleggen Vechtdijk voor vaste brug

Waternet heeft aangegeven dat constructie in het water bij de locatie t.h.v. Springertuin niet mogelijk zijn. Bij de locatie t.h.v. Park Vechtoevers is dit wel mogelijk, maar moet dit gecompenseerd worden door elders weer water toe te voegen. Een hellingbaan boven het water is om die reden niet inpasbaar. De hellingbaan van de lage vaste brug moet daarom op de oever worden geplaatst. Om dit mogelijk te maken, moet de Vechtdijk lokaal worden verbreed. HDSR heeft aangegeven dit toe te staan, later in dit document staat dit toegelicht. Bij de inpassing van een hellingbaan over de oever op beide locaties komen vergelijkbare problemen aan bod. Door de Vechtdijk plaatselijk te verbreden, blijft de dijkfunctie intact en kunnen er meer functies worden toegevoegd aan de dijkkruin. Bij de locatie t.h.v. Park Vechtoevers heeft de gemeente het voornemen een voetpad toe te voegen, deze is bij de verbreding meegenomen.

2.6 beweegbare brug





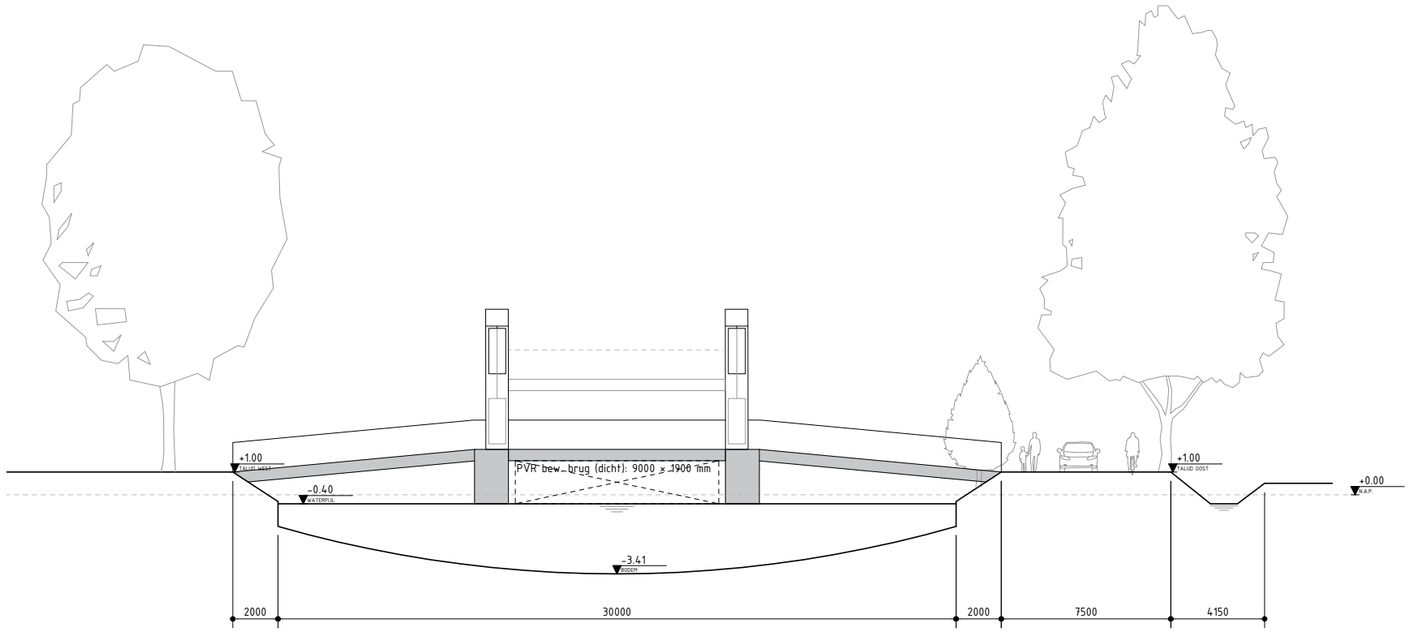
principes beweegbare brug

draaibrug

Bij dit brugtype bevinden het draaipunt en het bewegingswerk zich onder het dek. Bij het opendraaien is weinig energie nodig. Hiervoor duurt het openen wel langer dan bij andere brugsoorten. Er kunnen eventueel twee draaipunten worden toegepast, om de individuele bewegingswerken kleiner te maken.

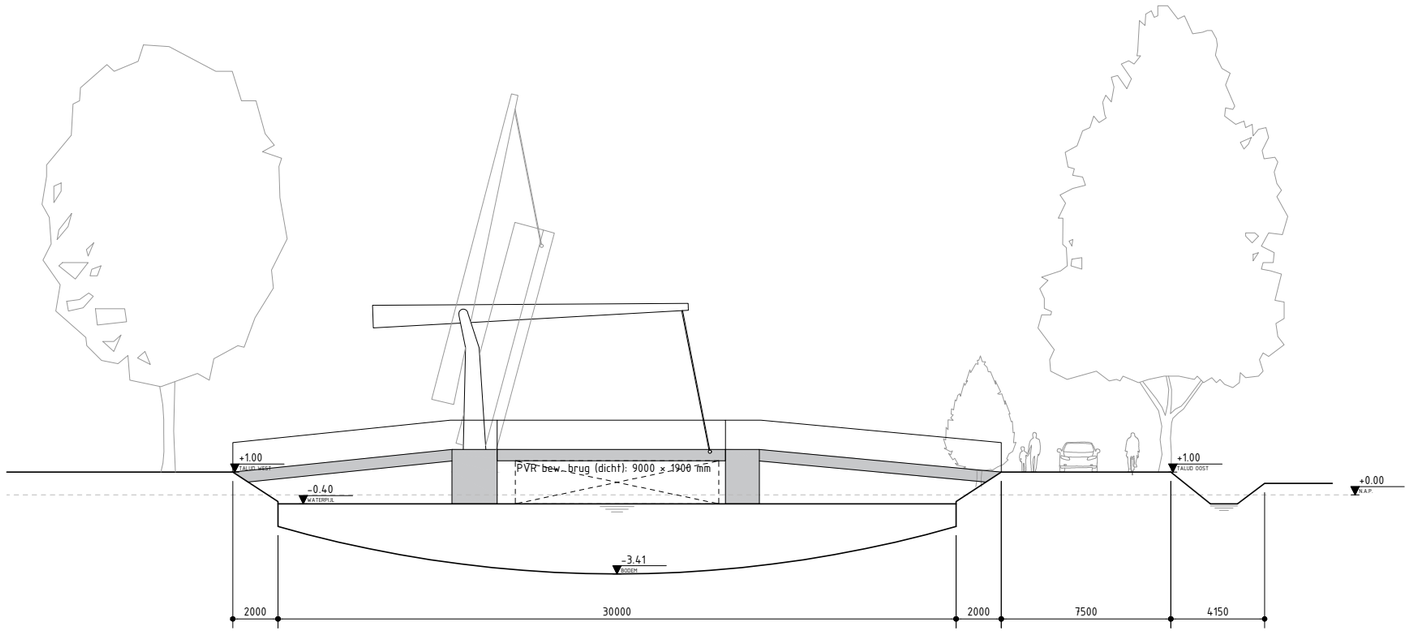
klapbrug

Een brugsoort voor licht verkeer. De brug wordt opengetrokken of -geduwd door hydraulische cilinders, waardoor er geen bewegingswerken in het water nodig zijn. Het is met deze soort brug niet mogelijk grote overspanningen te maken, ook gebruikt de aandrijving relatief veel energie.



hefbrug

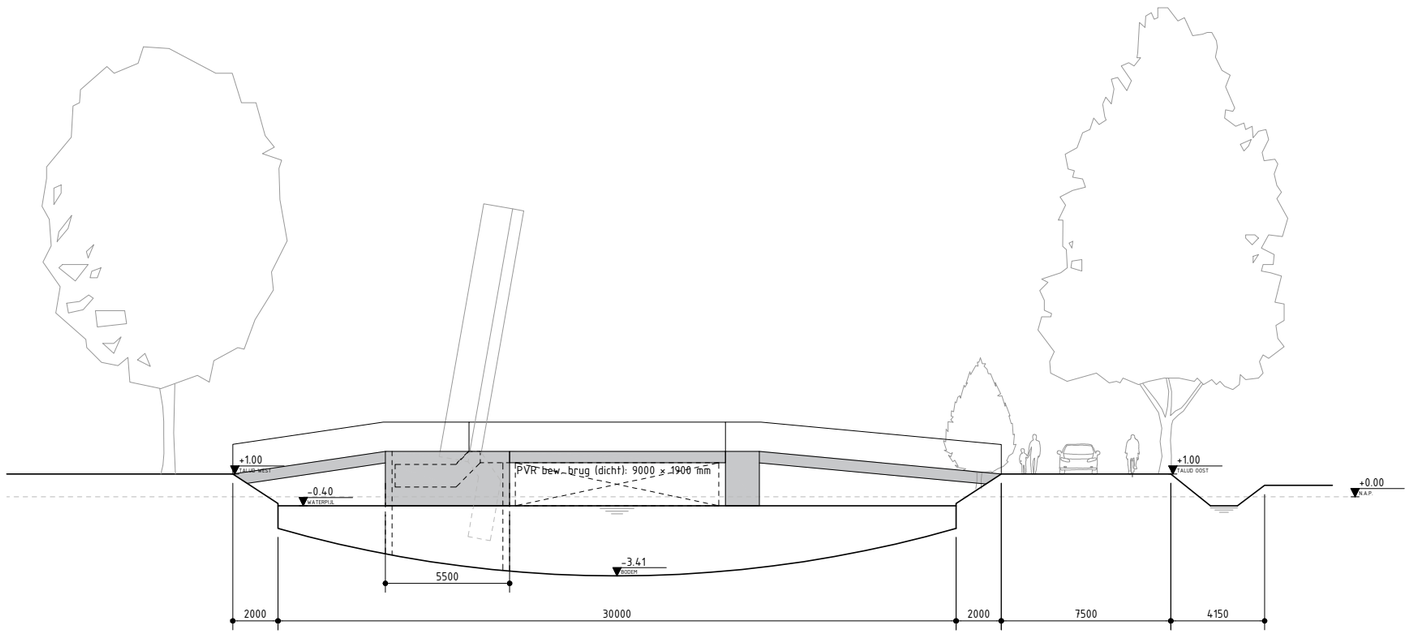
Deze brugsoort heeft een laag ruimtebeslag en is grotendeels boven de grond. Hierdoor kan de brugsoort worden toegepast in situaties waar weinig ruimte is. In open stand gaat het dek omhoog, hierdoor is er nog steeds een beperkte doorvaarthoogte. De brugsoort is relatief duur om te bouwen, door het complexe bewegingswerk. Hierdoor is het geen logische optie bij kleine overspanningen.



ophaalbrug

Een veelvoorkomende brugsoort langs de Vecht. Een brugsoort waarvoor in principe geen kelderruimte onder het dek nodig is. Ook zijn grotere overspanningen mogelijk. Het kost relatief weinig energie om de brug te openen en de bouwkosten zijn beperkt.

Doordat de ophaalconstructie en de ballastkist zich boven het dek bevinden, is de impact op het zicht relatief hoog. De ballastkisten bevinden zich naast de rijbanen of erboven. In dit laatste geval kan de doorrijdhoogte van het kruisende verkeer beperkt zijn.



basculebrug

Meerdere bruggen langs de Vecht, onder andere richting het zuiden in Utrecht, zijn basculebruggen. Deze brugsoort heeft de ballast onder het brugdek. Hiervoor is een forse kelderruimte nodig in de watergang. De brug heeft als voordeel dat er weinig constructie boven water is, terwijl er wel grote overspanningen kunnen worden gerealiseerd. Door de grote kelderruimte is de brugsoort ook zeer kostbaar, waardoor deze weinig wordt gebruikt voor fietsverbindingen.

bemande brug

Een bemande brug wordt op afstand bediend door een brugwachter. Deze regelt meerdere bruggen langs de waterweg, waardoor het openen van de bruggen kan worden gecoördineerd. Hierdoor is de hinder voor schepen, maar ook voor het kruisende verkeer minder groot.

Voor een bemande brug zijn echter wel veiligheidsmaatregelen nodig, zoals een afgezet vlak op de brug, camera's, seinen en slagbomen. Ook is er een brugwachter in dienst, wat de kosten van een dergelijke brug omhoog duwt.

onbemande brug

Onbemande bruggen zijn voornamelijk te vinden bij verbindingen met een lage gebruikersgraad. Een dergelijke brug kan door de gebruikers zelf worden geopend. Hierbij moet men denken aan een knop, zoals deze ook bij stoplichten te vinden zijn, waarna de seinen wisselen en de brug open of dicht gaat. Zo een knop kan voor de schepen en het landverkeer worden geplaatst.

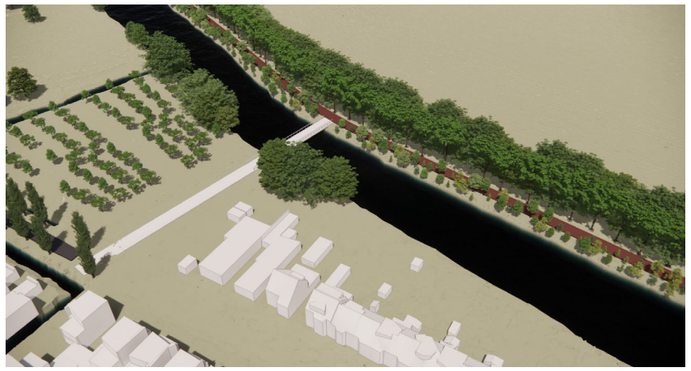
Ook is het mogelijk dat de bediening van de brug volledig handmatig gaat. Hierbij zullen de gebruikers zelf met de hand de brug moeten openen en sluiten. Dit maakt de hinder van de brug echter groot. Ook moeten boten aanmeren, om de brug te kunnen openen. Deze brugsoort is alleen wenselijk in gebieden waar nauwelijks mensen komen.

beweegbare brug beide locaties

t.h.v. Park Vechtoevers

Lengte: 30 m

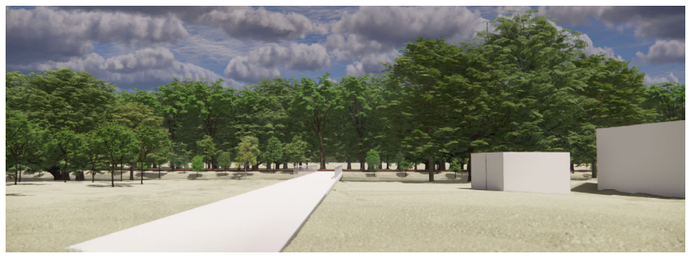
Oppervlakte: 120 m²



vogelvlucht



zicht over de Vecht



aanlanding t.h.v. Daalseweghof

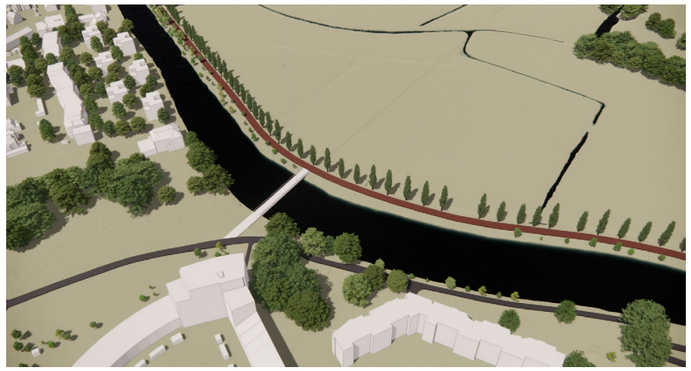


zicht vanuit historische buitenplaats

t.h.v. Springertuin

Lengte: 35 m

Oppervlakte: 140 m²



vogelvlucht



zicht over de Vecht

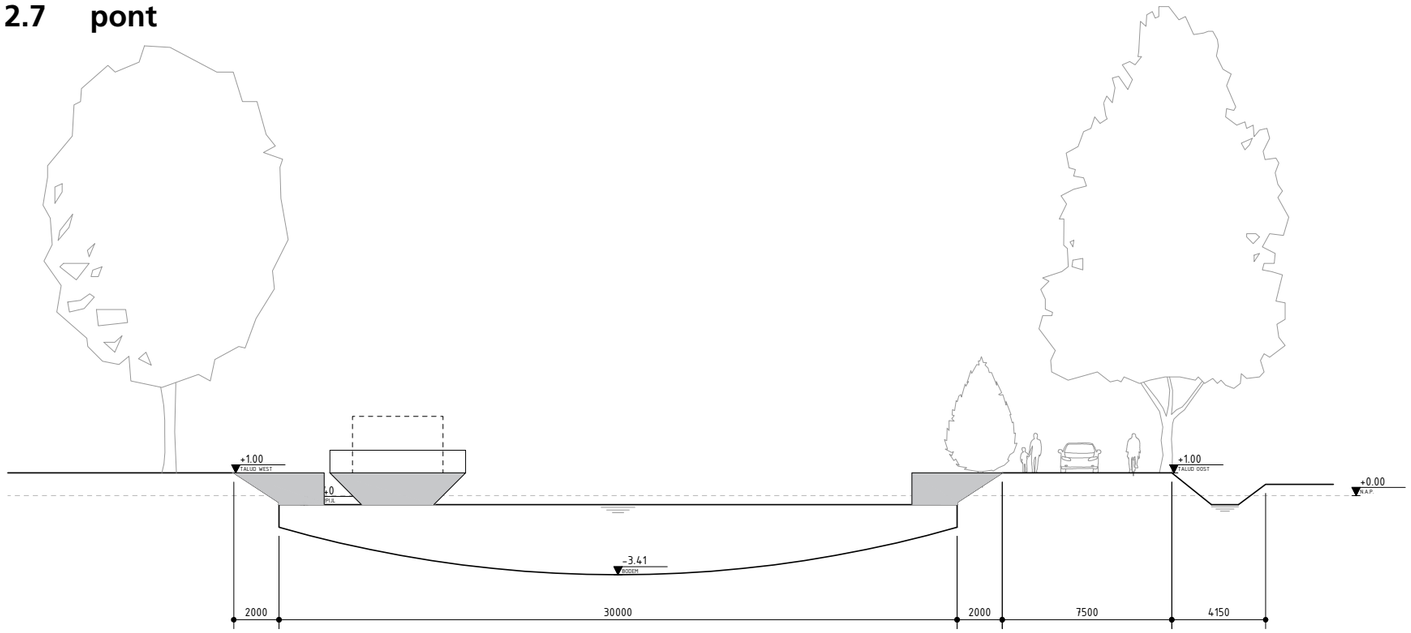


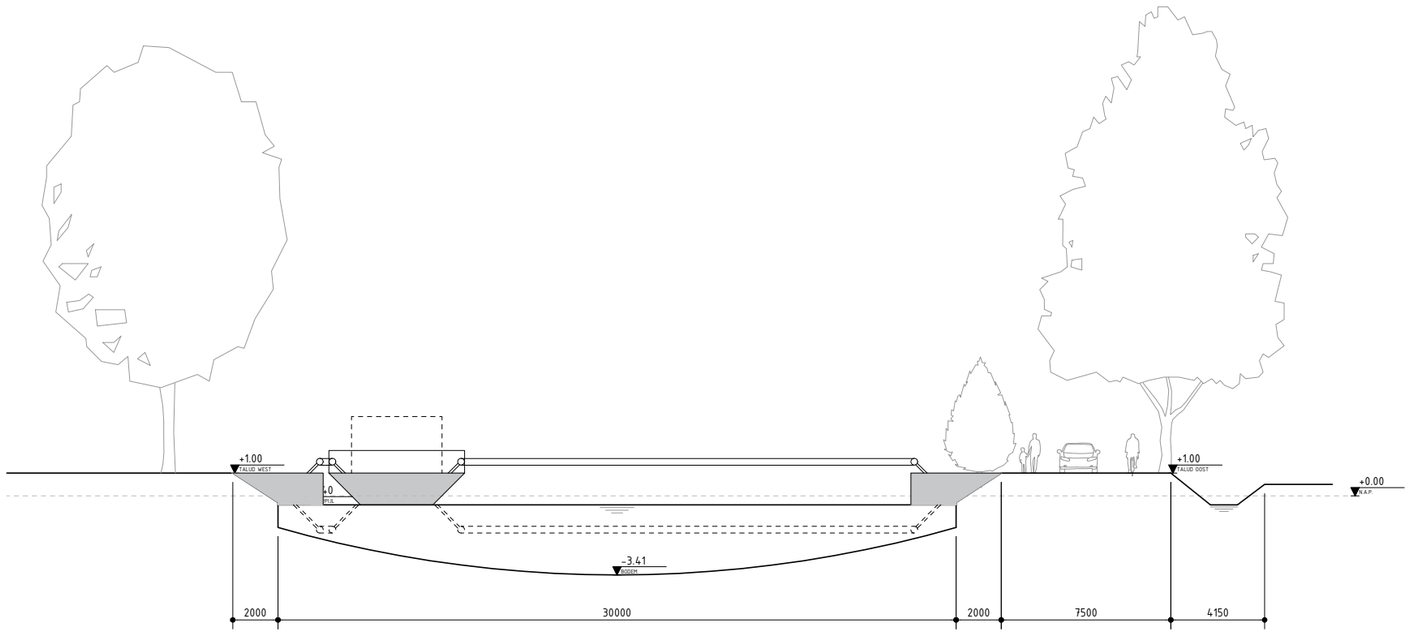
aanlanding t.h.v. Van Heukelompark



zichtas Slot Zuylen richting de Domtoren, exclusief huidige bomenrij

2.7 pont





principes

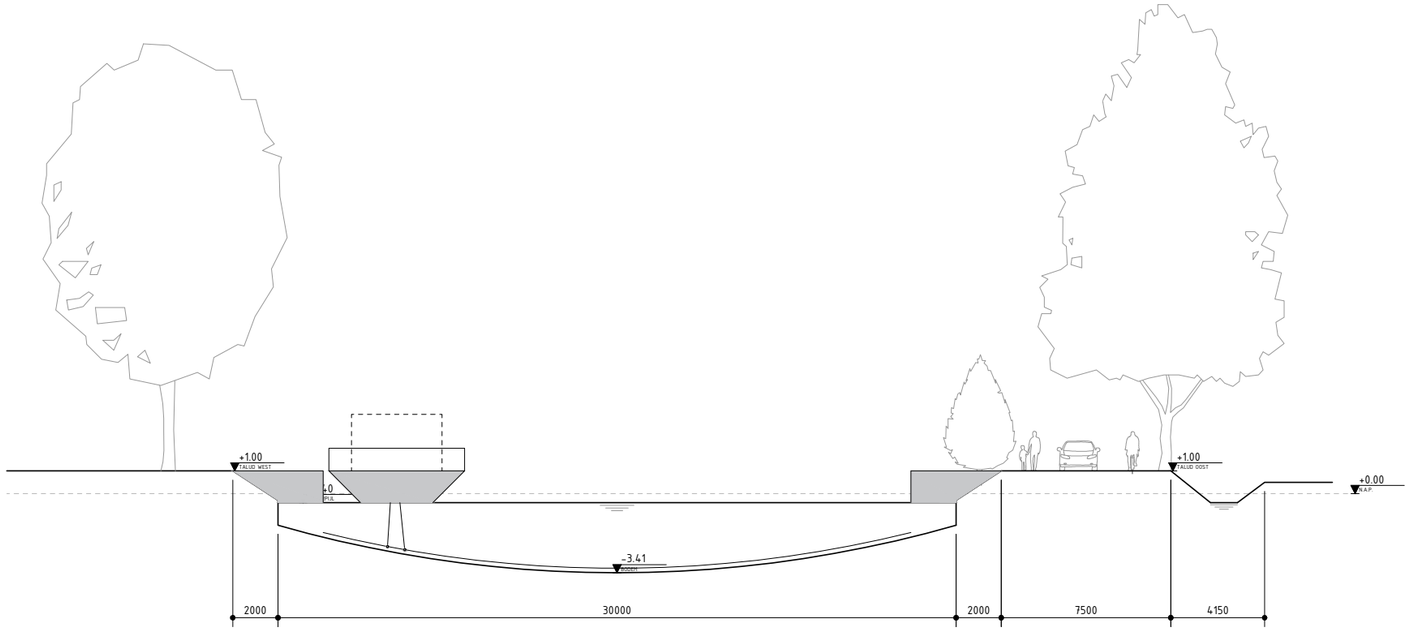
motorveerpont

De aandrijving van deze pont gebeurt aan boord, door een verbrandingsmotor of elektrische motor. Hierdoor is de boot wendbaar, mochten er kruisende boten aankomen, die moeten worden ontweken. De besturing van de klassieke variant van deze veerpont gebeurt aan boord, hierdoor is er dus constant een schipper aan boord. Ook is er een zelfbesturingsveerpont mogelijk, in dat geval vaart de pont op aanvraag een vooringestelde route.

kabelveerpont

Deze veerpont wordt op zijn plaats gehouden door kabels, die naar de aanmeerplaatsen lopen. Hierdoor is er geen besturing op de boot nodig. Ook kan de aandrijving aan de kant worden gedaan.

De kabels hangen in de lucht als de veerpont in gebruik is. Als de veerpont niet aan het varen is, kunnen de kabels onder water zakken, waarna boten kunnen passeren.



bemande pont

Een bemande pont wordt bestuurd door een schipper. Deze schipper regelt naast de besturing eventueel ook het opvangen van reizigers en aannemen van betalingen. De schipper houdt het water in de gaten en zorgt dat passerend bootverkeer kan passeren. Aan de kade zullen er enkele voorzieningen moeten worden geplaatst, zoals aanmeerplaats en een verblijf voor de schipper.

onbemande pont

De onbemande motorveerpont vaart een voorgeprogrammeerde route over het water. In het geval van een kabelveerpont vaart de boot binnen een bepaalde tijd naar de overkant. Een onbemande motorveerpont dient ook rekening te houden met passerend waterverkeer. Hiervoor moeten digitale voorzieningen, inclusief camera's, worden geplaatst. Deze systemen werken alleen goed bij een lage verkeersintensiteit.

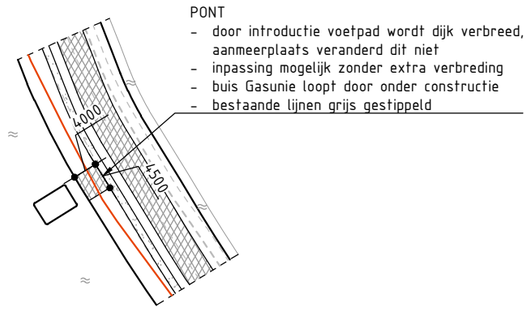
voorzieningen in Vechtdijk voor pont

Zoals al benoemd bij de vaste brug, staat Waternet geen constructie in het water toe bij de locatie t.h.v. het Springerpark. T.h.v. Park Vechtoevers moet worden gecompenseerd. Om dit voor te zijn, kan de aanmeerplaats van de veerpont in de oever worden verwerkt. Door een betonnen aflopend vlak over de oever te plaatsen, past een boot ter grootte van de pont in Nigtevecht precies in de oever. Hiervoor zijn lichte aanpassingen in de indeling van de dijk nodig, maar is geen extra breedte vereist. Bij de locatie t.h.v. Park Vechtoevers wordt de dijk al verbreed voor het extra voetpad, hierna is ook hier geen extra verbreding nodig voor de aanmeerplaats.

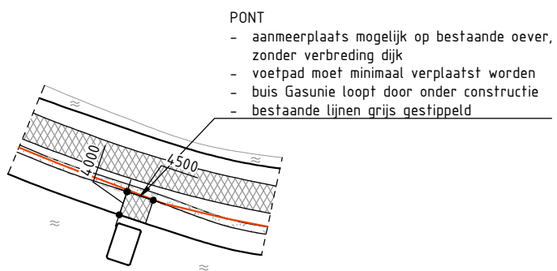
gierpont

Deze pontsoort is vergelijkbaar aan de kabelveerpont, echter wordt de boot in dit geval op zijn plek gehouden door een ankerspoor op de bodem van het water. Met kabels onder water zit de boot hieraan vast. Een motor op de boot trekt deze vervolgens vooruit.

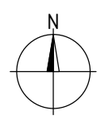
Net zoals bij de kabeltrekpont, is hier geen schipper aan boord nodig, de besturing kan vanaf de kant worden gedaan. Wel is de motor op de boot zelf. Een voordeel van deze veerpont is dat het ankerspoor nooit in de weg zit voor passerende boten.



VERBREDING VECHTDIJK MET PONT T.H.V. PARK VECHTOEVERS
SCHAAL 1:1000



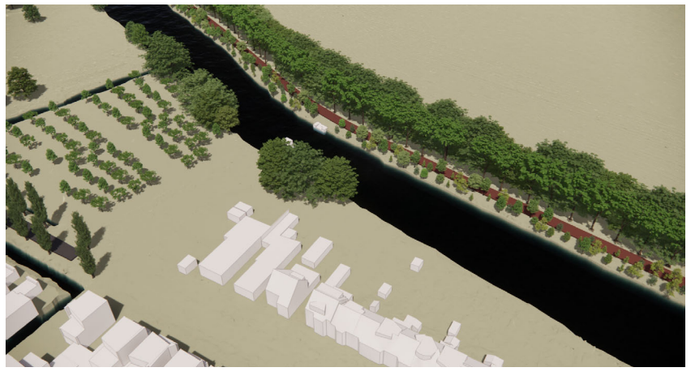
VERBREDING VECHTDIJK MET PONT T.H.V. PARK VECHTOEVERS
SCHAAL 1:1000



pont beide locaties

t.h.v. Park Vechtoevers

Afstand: 30 m



vogelvlucht



zicht over de Vecht



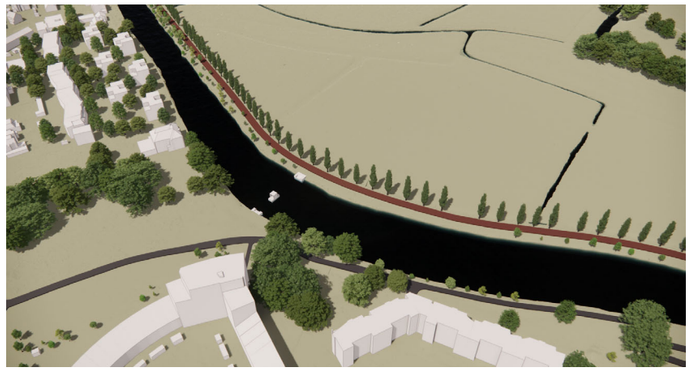
aanlanding t.h.v. Daalseweghof



zicht vanuit historische buitenplaats

t.h.v. Springertuin

Afstand: 35 m



vogelvlucht



zicht over de Vecht



aanlanding t.h.v. Van Heukelompark



zichtas Slot Zuylen richting de Domtoren, exclusief huidige bomenrij

2.8 niets doen / aanpassing J.M. de Muinck Keizerbrug

De varianten worden met elkaar vergeleken. ‘Niets doen’, dus geen nieuwe verbinding toevoegen, dient hierbij als 0-situatie. Er zijn op het moment van schrijven al plannen om de J.M. de Muinck Keizerbrug aan te passen. Doordat deze verandering sowieso wordt doorgevoerd, is deze daarmee de situatie ‘niets doen’.

De aanpassing van de J.M. de Muinck Keizerbrug zal bij de aanlanding aan de noordzijde van de Vecht gebeuren. Op dit moment zijn er nog twee op- en afritten, vanuit waar men de Vechtdijk kan bereiken vanaf de Franciscusdreef. De westelijke afrit zal worden afgesloten van autoverkeer. Hier zal een fiets- en voetgangserverbinding naar het natuurgebied voor in de plaats komen. Bij deze nieuwe verbinding is ook een entree voor het natuurgebied gepland. De andere ventweg zal beschikbaar blijven voor wegverkeer. Bij het kruispunt komt een oversteekplaats voor voetgangers en fietsers, waardoor mensen vanuit het zuiden niet bij de rotonde al de juiste kant van de Franciscusdreef moeten kiezen.

Het brugontwerp is ruim opgezet, doordat in het verleden al een rijbaan voor snelverkeer in beide richtingen is verwijderd. De fietspaden zijn hierdoor aan weerszijden breed opgezet, met een ruime strook tussen de fietsers en de auto’s. De brug is met een hellingspercentage van 2,5% comfortabel en geen barrière voor mindervaliden.

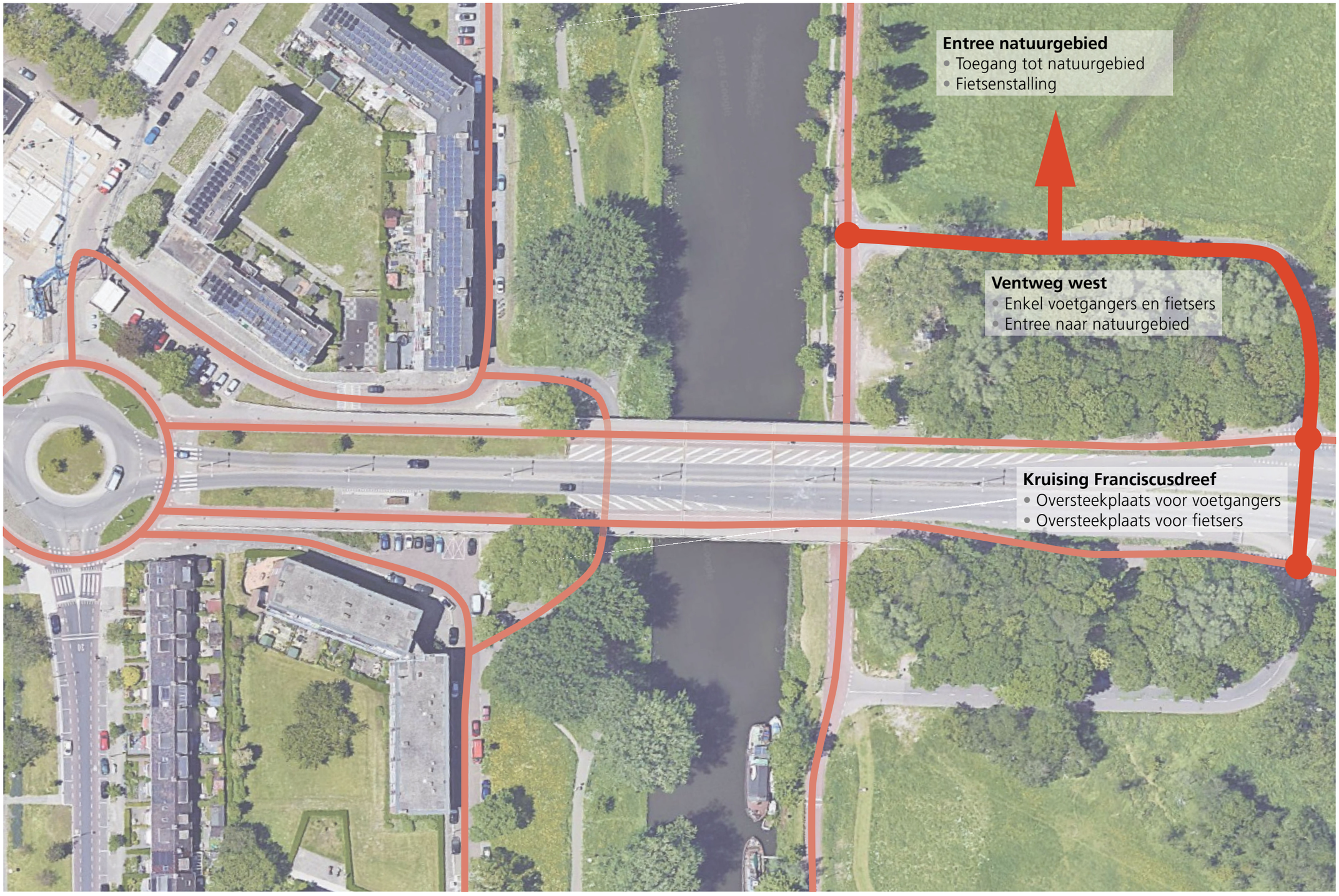
Deze aanpassingen zorgen ervoor dat het natuurgebied beter bereikbaar wordt voor mensen die reizen uit de richting van Zuilen. De verbinding zal logischer worden en minder gevaarlijk. De aanpassingen zorgen echter niet voor een verkorting van de reistijd. Dus hoewel het verschil met de huidige situatie wezenlijk is, zal er nog steeds veel ruimte zijn voor verbetering.



J.M. de Muinck Keizerbrug in 2005



J.M. de Muinck Keizerbrug in 2021



De beoogde aanpassingen aan de noordaanlanding van de J.M. de Muinck Keizerbrug

3 beleidskaders

3.1 startdocument Natuurgebied Zuilen

kader

Het startdocument Natuurgebied Zuilen bevat de uitgewerkte plannen voor het beoogde natuurgebied. Anders dan de andere beleidskaders worden hier geen specifieke eisen en/of wensen benoemd. Wel zijn er bepaalde maatregelen die gevolgen hebben voor de verbinding over de Vecht, bijvoorbeeld door een ontwerpkeuze die bepaalde varianten mogelijk of onmogelijk maakt. De relevante maatregelen, welke de kaders vormen voor een eventuele nieuwe Vechtverbinding zijn hieronder opgesomd:

De toegankelijkheid van het natuurgebied wordt verbeterd:

- Nieuwe entree's tot het gebied, welke rondom aan de toegangsroutes te vinden zijn. Bij de J.M. de Muinck Keizerbrug wordt hierbij een nieuw voetpad ontwikkeld, welke de westelijke verbindingsweg tussen de Franciscusdreef en de brug gaat vervangen. Hierdoor wordt de toegankelijkheid tot het natuurgebied al significant verbeterd, los van een nieuwe Vechtverbinding. Dit is meegenomen in de nulsituatie van dit onderzoek.
- Over de Vechtdijk wordt een nieuw voetpad gerealiseerd, om wandelen langs de Vecht mogelijk te maken. Op dit moment zijn op sommige plekken al voetpad te vinden, maar deze worden uitgebreid langs de volledige lengte van het natuurgebied.

Rondom groen en ecologie worden de volgende maatregelen getroffen in Natuurgebied Zuilen:

- "We realiseren minstens 2 km natuurvriendelijke oevers in het gebied"
- "Het watersysteem wordt natuurlijker en robuuster: onder andere door het realiseren van een ge-scheiden waterpeil in het gebied"
- "We creëren meer groene verbindingen naar de omgeving"

eis

Het nieuwe voetpad over de Vechtdijk betekent dat er minder ruimte is te benutten. Inpassing zal hierdoor moeilijker worden. Concreet is een lange hellingbaan over het dijktalud hierdoor slechter mogelijk, zonder verdere maatregelen.

De Vechtverbinding dient rekening te houden met de natuurvriendelijke oevers in het gebied. Concreet betekent dit dat er extra ontwerpmaatregelen moeten worden getroffen, zodat een brug of pont niet de oever doorbreekt. De natuurvriendelijke oevers zijn geen belemmering voor de Vechtverbinding.

wens

In het startdocument worden diverse doelstellingen genoemd. De doelstellingen met gevolg op de Vechtverbinding zijn:

- Erfgoed beter zichtbaar en beleefbaar: de Vechtverbinding dient het erfgoed zo min mogelijk aan te tasten.
- Veel meer ruimte voor de natuur: een nieuwe ecologische verbinding over de Vecht is wenselijk en zelfs meegetekend in de plannen.
- Meer mogelijkheden om te wandelen, te sporten en te spelen: de nieuwe Vechtverbinding kan deze mogelijkheden een stuk beter bereikbaar maken vanuit Zuilen.
- Beter toegankelijk, beter bereikbaar en beter vindbaar: een nieuwe Vechtverbinding maakt, mits juist uitgevoerd, het gebied beter toegankelijk voor mindervaliden. Zij hoeven hierdoor een stuk minder ver om te rijden en hierdoor wordt het gebied voor hen bereikbaar. Uiteraard maakt de Vechtverbinding het gebied ook beter bereikbaar en vindbaar voor anderen in Zuilen.

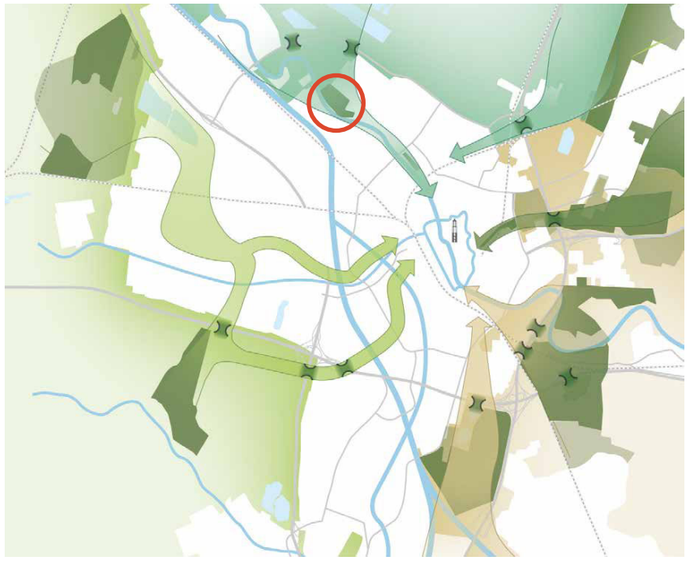
3.2 ruimtelijke strategie Utrecht 2040

kader

Het document Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is de langetermijnstrategie van de gemeente Utrecht. Het is een alomvattend document, waar de volgende thema's van toepassing zijn op de scope van het onderzoek.

- Groen & biodiversiteit
- Mobiliteit (lopen en fietsen)

Het woon- en werkbeleid heeft ook impact op het onderzoek.
De toekomstige ontwikkelingen beïnvloeden het gebruik van de verbindingen langs en over de Vecht. Het gebruikersniveau van de verbinding valt echter onder nut en noodzaak, waardoor het buiten de scope van dit onderzoek valt.



de groene scheggen van Utrecht, onderzoeksgebied is in rood omcirkeld

eis

groen & biodiversiteit

De gemeente Utrecht wil een stadspark op 500 meter lopen vanaf ieder huishouden. Natuurgebied Zuilen is een dergelijk stadspark. In Zuilen-noord zijn er weinig stadsparken te vinden. Het Van Heukelompark valt niet onder de stadsparken, maar is een buurtparkje. Park Vechtoevers wel een stadspark, maar wordt 's avonds en 's nachts afgesloten, waardoor deze niet toegankelijk is. Een goede verbinding met Natuurgebied Zuilen is hierdoor essentieel voor Zuilen-noord.

Naast dat Natuurgebied Zuilen een stadspark is, is deze ook een onderdeel van een groene scheg: veenweidegebied (Noorderpark). Deze groene scheg moet op minder dan 5 minuten fietsen liggen. Ook met de bestaande verbindingen over de J.M. de Muinck Keizerbrug is dit al gewaarborgd voor Zuilen.

mobiliteit

In dit document worden niet specifieke eisen benoemd omtrent fiets- en loopmobiliteit.

wens

groen & biodiversiteit

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen de lokale biodiversiteit te versterken. Hierbij wordt de Utrechtse soortenlijst aangehouden. De adviseur ecologie en groen van de gemeente Utrecht heeft aangegeven dat de Vecht een barrière vormt voor kleine zoogdieren. Hierbij moet worden gedacht aan marters (hermelijn en boommarter) en de egel. Deze dieren kunnen niet op eigen houtje naar de overkant komen en zijn gebaat bij een ecologische verbinding over de Vecht. Het is wenselijk een dergelijke verbinding te creëren, een brugverbinding over de Vecht kan dit mogelijk maken.

mobiliteit

Er is een wens voor "directe, frequente, snelle, betrouwbare en comfortabele verbindingen" en een "goede aansluiting op regionale netwerk". Een nieuwe verbinding over de Vecht kan beide elementen bedienen. Ze zal het hoofdfietsnetwerk beter aan elkaar verbinden en zorgen voor een directe verbinding van Zuilen naar Natuurgebied Zuilen. Dit is echter slecht meetbaar en daardoor een streven.

3.3 meerjarenperspectief ruimte 2024

kader

Het Meerjarenperspectief Ruimte 2024 bevat de concrete uitvoeringsplannen van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (besproken in vorige paragraaf). Hierdoor worden er geen nieuwe eisen benoemd en zijn er slechts enkele gedetailleerde extra wensen benoemd. De toepasbaarheid van dit document op het onderzoek is hierdoor gering.

wens

Er wordt geconcludeerd dat de vergroening in wijk Noordwest ondermaats is. Een duidelijke kans is om de groen-blauwe ader rondom de Vecht te versterken. Met Natuurgebied Zuilen aan de overkant, is de verbetering hiervan al in werking gesteld. Echter zorgt een nieuwe Vechtverbinding ook echt voor een versterking van de ader gezien vanuit Zuilen. Mocht de verbinding er niet komen, wordt een stuk lastiger om deze wens te verwerkelijken.

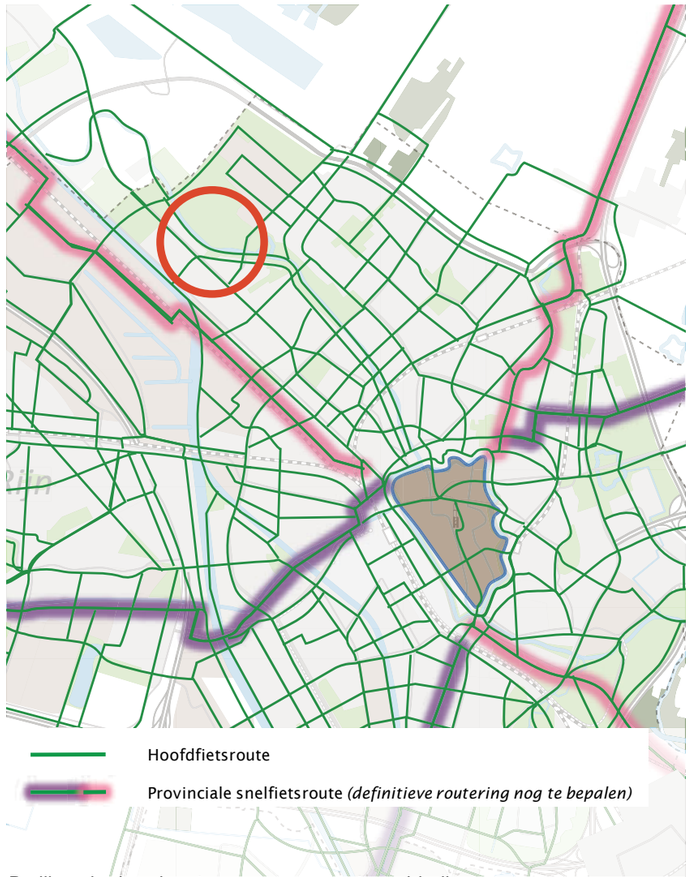
3.4 mobiliteitsplan 2040

kader

Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht is omschreven in het Mobiliteitsplan 2040. Dit document differentieert in verschillende manieren van reizen, waarvan voetgangers en fietsers voor het onderzoeksgebied van toepassing zijn.

eis

In dit document worden niet specifieke eisen benoemd die van toepassing zijn op de scope van het onderzoek.



kaart hoofdfietsroutes uit Mobiliteitsplan 2040, onderzoeksgebied is in rood omcirkeld

wens

In het mobiliteitsplan wordt het wenselijk benoemd om "goede voetgangers-verbindingen te maken vanuit woon- en werkgebieden naar recreatiegebieden, voor wandelen en/of sporten." Hierdoor kunnen meer mensen "optimaal profiteren van de landschappelijke kwaliteiten in en rond de stad." Het natuurgebied Zuilen is bij uitstek één van deze recreatiegebieden. Op dit moment is de toegang tot dit gebied vanuit Zuilen beperkt tot de huidige twee bruggen, welke gedeeld worden met autoverkeer. Voor mensen slecht ter been en mindervaliden zijn de huidige bruggen vanuit sommige delen van de wijk te ver weg.

De Vecht bij Zuilen heeft aan weerszijden een hoofdfietsroute, welke richting gemeente Stichtse Vecht lopen. Een nieuwe fietsverbinding over de Vecht zal deze hoofdfietsroutes niet direct verbeteren. Goede verbindingen vanaf deze hoofdfietsroutes zijn een wens van de gemeente. Door een verbinding over de Vecht wordt de bereikbaarheid tussen de twee routes rondom de Vecht verhoogd én is het mogelijk om recreatief groen te bereiken vanaf de Burgemeester Norbruislaan. Een bijkomend voordeel is dat fietsers die over de Burgemeester Norbruislaan rijden, gemakkelijk kunnen wisselen naar de Vechtdijk, waar minder barrières (zoals stoplichten) zijn.

3.5 toegankelijkheidsbeleid

kader

De gemeente Utrecht wil dat de gemeente toegankelijk is voor iedereen. Dit geldt uiteraard ook voor natuurgebied Zuilen. De gemeente Utrecht heeft een harde eis als het om toegankelijkheid binnen de gemeente. Bij openbare ruimte is fysieke toegankelijkheid van toepassing, dit houdt in dat voor mensen slecht ter been of mensen in een rolstoel het ontwerp toegankelijk moet zijn. Hierbij is het Handboek voor Toegankelijkheid de leidraad voor het ontwerp.

eis

- Maximaal 4,0% hellingbaan voor rolstoel toegankelijkheid. (5,0% kan bij een hoogteverschil van minder dan 1,0 meter.)
- Een minimale breedte van 1,5 m voor rolstoel toegankelijkheid.

Hierbij moet worden benoemd dat de huidige J.M. de Muinck Keizerbrug voldoet aan de toegankelijkheidseisen, nadat de verbindingswegen

tussen de Vechtdijk en Franciscusdreef zijn verbeterd en hiermee toegankelijk zijn. De brug heeft een hellingspercentage van 2,6%, met stoepen van 1,50 m breed aan weerszijden. De rijstroken zijn hierbij ook ver van elkaar gelegen, waardoor de veiligheid niet in het geding komt.

wens

Het is wenselijk dat er een toegankelijke verbinding over de Vecht zit op een behapbare afstand. Deze afstand is niet sterk gedefinieerd, maar met gezond verstand kan worden gezegd, dat voor sommige delen in het noorden van Zuilen de J.M. de Muinck Keizerbrug te ver weg is om natuurgebied Zuilen te bereiken als een persoon slecht ter been of in een rolstoel. Een nieuwe, toegankelijke verbinding over de Vecht kan deze verbinding wel creëren. Dit is dus wenselijk gezien het toegankelijkheidsbeleid.

3.6 omgevingsloket

kader

Het omgevingsloket is de plek waar alle digitale informatie over de fysieke leefomgeving te vinden is, zo ook het bestemmingsplan. Hier is specifieke regelgeving over elk gebied binnen Nederland te vinden. Voor het onderzoeksgebied is de regelgeving over erfgoed (UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies en Slot Zuylen) specifiek belangrijk. Het bestemmingsplan van Zuilen en Overvecht worden later in dit hoofdstuk behandeld.

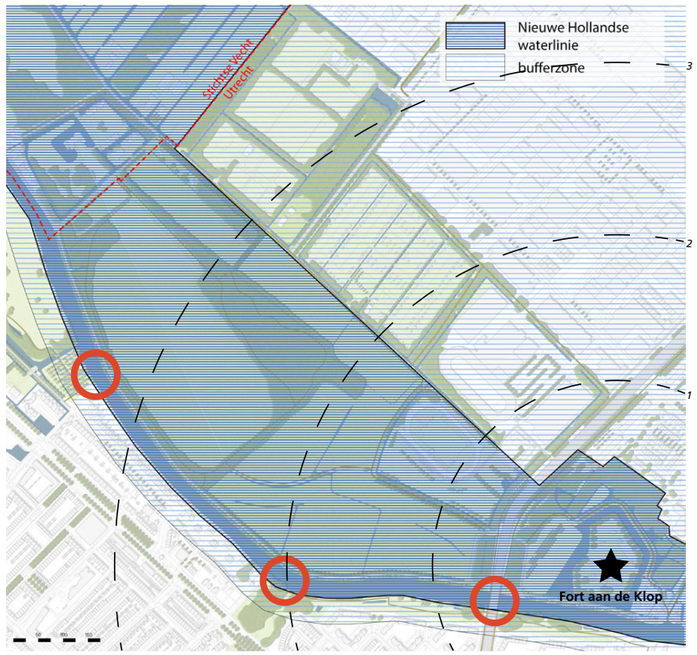
eis

UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies

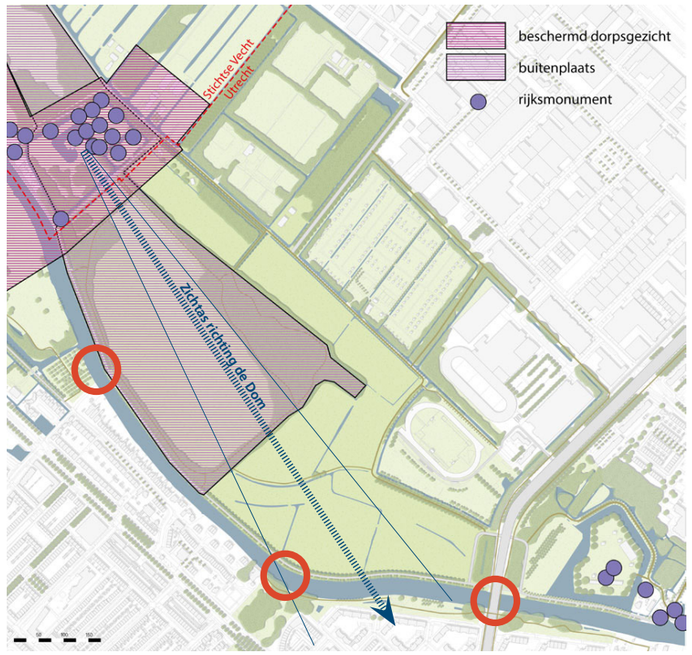
Volgens het omgevingsloket van de gemeente Utrecht is het verboden de "uitzonderlijke universele waarde' van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies aan te tasten. Concreet is dit moeilijk te vertalen naar eisen. Onder de uitzonderlijke universele waardes wordt het volgende bedoeld:

1. het unieke, in samenhang met het landschap ontworpen negentiende en twintigste-eeuwse hydrologische en militairverdedigingssysteem, bestaande uit:
   a. inundatiegebieden;
   b. een zone met verdedigingswerken als forten, batterijen, lunetten, betonnen mitrailleurkazematten en groepsschuilplaatsen in hun samenhang met de omgeving;
   c. voormalige schootsvelden (visueel open) en verboden kringen (merendeels onbebouwd gebied) rondom de forten;
   d. waterwerken als waterlichamen, sluizen, inlaten, duikers en dijken functionerend in samenhang met verdedigingswerken en inundatiegebieden;
   e. overige elementen als beschutte wegen, (resten van) loopgraven en tankgrachten;
   f. de landschappelijke inpassing en camouflage van de voormalige militaire objecten; en
   g. de historische vestingstructuur van de vestingsteden, waaronder Nieuwersluis, gelegen in de Provincie Utrecht;
2. de grote openheid; en
3. het groene en overwegend rustige karakter.

Bij grote ruimtelijke ontwikkelingen is een Heritage Impact Assessment (HIA) verplicht, deze zou kunnen verhelderen wat de exacte implicaties van de bovenstaande waardes op de Vechtverbinding is. Dit kan worden meegenomen in de HIA voor natuurgebied Zuilen. Tot die tijd is er geen reden om aan te nemen dat het UNESCO Werelderfgoed een belemmering vormt voor een nieuwe Vechtverbinding. Later in dit hoofdstuk wordt dit verder behandeld.



analysekaart UNESCO uit startdocument natuurgebied Zuilen, bruglocaties zijn in rood omcirkeld



de historische buitenplaats met zichtas naar de Dom in het startdocument natuurgebied Zuilen, gebaseerd op de cultuurhistorische atlas Utrecht

Overig cultuurerfgoed (Slot Zuylen)

Slot Zuylen ligt binnen de gemeentegrenzen van Stichtse Vecht. De buitenplaats loopt echter door binnen de grenzen van de gemeente Utrecht en natuurgebied Zuilen. Hierbij is de "samenhang van parkstructuren, hoofdhuizen en bijgebouwen" en de "zichtassen en zichtrelaties tussen buitenplaatsen en omgeving" van toepassing. Het is dus van belang de buitenplaats zo min mogelijk aan te tasten en de zichtas niet te laten verslechteren.

De zichtas van Slot Zuylen naar de Domtoren is op dit moment verstoord door een bomenrij aan de zuidzijde van de buitenplaats. De gemeente heeft echter aangegeven de bomen door natuurlijk verloop te laten verdwijnen. Hierdoor is er een reëel kans dat de zichtas in de toekomst weer zichtbaar wordt. Een brug op de locatie Springertuin kan binnen de zichtas terecht komen. Om die reden is bij de varianten een visualisatie

van deze zichtas toegevoegd. Bij de locatie Park Vechtoevers is het mogelijk dat een variant door de bomenrij heen gaat, wat niet wenselijk is. De zichtas is een duidelijke eis welke dient te worden vrijgehouden, de samenhang van parkstructuren is onduidelijker, en kan dus niet worden vertaald naar een duidelijke eis.

3.7 omgevingsvisie Overvecht

kader

Dit document is in concept, hierdoor kunnen er nog wijzigingen plaatsvinden. Natuurgebied Zuilen is officieel volledig onderdeel van de wijk Overvecht. Echter wordt dit door de bewoners van deze wijk niet zo ervaren; de verbinding met het natuurgebied is onduidelijk en niet voldoende. In het document is op meerdere plaatsen de beoogde nieuwe verbinding over de Vecht ingetekend. Deze verbindingen zullen echter meer voor Zuilen van toegevoegde waarde zijn om het natuurgebied te bereiken, vanuit Overvecht hoeft men de Vecht niet over om er te komen.

Aangezien het onderzoeksgebied op de grens van Overvecht ligt en de Vechtverbinding de bereikbaarheid van het natuurgebied met Zuilen verbeterd, volgen er uit de omgevingsvisie Overvecht geen aanvullende eisen en wensen.

3.8 Bestemmingsplan Wijk Noordwest

kader

Voor Wijk Noordwest is nog geen omgevingsvisie samengesteld. Het bestemmingsplan is van toepassing. Het bestemmingsplan bevat enkel eisen, maar bij grote ontwikkelingen is het gebruikelijk het bestemmingsplan te wijzigen. Hierdoor zijn de eisen niet te beschouwen als harde eisen.

eis

Bij de locatie Springertuin is in het verlengde van het Van Heukelompark de bestemming ‘groen’ aangegeven. Binnen deze bestemming is het mogelijk om fiets- en voetpaden aan te leggen. Deze bestemming vormt dus geen belemmering voor een Vechtverbinding.

Bij de locatie Park Vechtoevers is de situatie complexer. De boomgaard tot de Vecht heeft ook de bestemming ‘groen’, waardoor een fietsverbinding mogelijk is. Direct zuidelijk ervan in het verlengde van de Daalseweghof is er een strook met de bestemming ‘verkeer’, waarbinnen ook fiets- en looppaden mogelijk zijn. Hierna begint de bebouwing, waar het bestemmingsplan geen nieuwe verbinding toelaat.

3.9 visie Vechtoevers

kader

Dit Visie Vechtoevers gaat niet over het projectgebied, maar over de Vecht zuidelijk ervan. Een paar uitgangspunten hiervan zijn echter van een hogere aard en kunnen ook als van toepassing op de rest van de Vecht worden beschouwd, ook al is dit strikt gezien niet het geval. Het document komt uit 2012 en is op het moment van schrijven 12 jaar oud. Hierdoor zijn er inmiddels andere documenten (ook behandeld in dit onderzoek) toepasselijker dan deze visie.

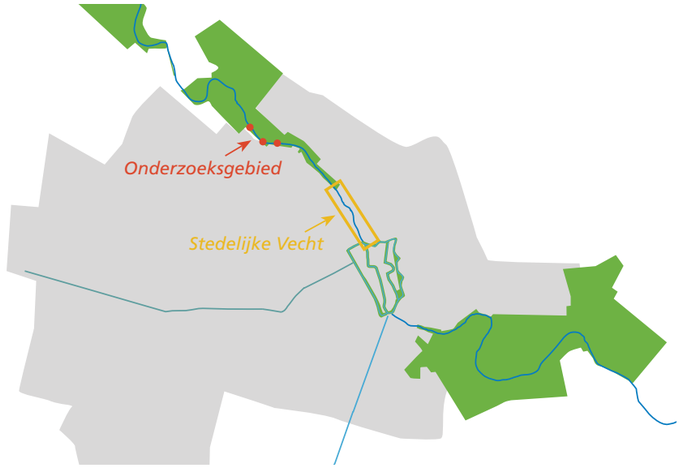
- **Langzaamverkeersverbinding stad-land**
  Meer ruimte voor langzaam verkeer direct aan het water, verbetert de route. Door bij nieuwe gebiedsontwikkelingen meer verbindingen te realiseren, wordt het netwerk van langzaam verkeersroutes vergroot. “Het gaat dan om meer wegen die uitkomen op de Vecht, meer verbindingen over de Vecht en hoe de bruggen aanlanden op de route langs de Vecht.”
- **Waterbeleving en -gebruik**
  Door recreatie op het water en op de oever naast elkaar te organiseren, versterken de recreatieve elementen en functies elkaar.
- **Trekpleisters**
  Cultuurhistorische relicten worden voor het voetlicht gebracht. In verval geraakte historische elementen worden opgeknapt.
- **Sfeer**
  Het ‘vergulde gevoel’ dat bij de hele Vechtstreek hoort, komt ook tot uitdrukking in de openbare ruimte van de Utrechtse Stadsvecht.

eis

Aangezien dit document over een ander gebied gaat dan het onderzoeksgebied, volgen er geen eisen uit.

wens

De wens is om de routes over en langs de rivier te verbeteren. Hierbij is het belangrijk om cultuurhistorische relicten aan het ligt te brengen, dit vormt een kans voor de Vechtverbinding, welke kan refereren aan de historische gelaagdheid van het gebied. Voor de nieuwe verbinding wordt langzaam verkeer nagestreefd. Tevens is de wens voor het ‘vergulde gevoel’ van toepassing om het ontwerp van de verbinding, welke aan kan sluiten bij dit gevoel.



kaart met grenzen beleidsdocument Vechtoevers en onderzoeksgebied

3.10 UNESCO Hollandse Waterlinie

kader

De provincie Utrecht heeft als verantwoordelijke in het kader van de bescherming van het UNESCO gebied diverse analyses en adviezen op laten stellen. Zo ook voor het gebied waar Natuurgebied Zuilen in ligt: de Hollandse Waterlinies ten noorden van de stad Utrecht en binnen de provincie Utrecht. Deze analyses en adviezen vormen geen eisen. De eisen zijn opgesteld door de provincie in het omgevingsloket, welke elders in dit hoofdstuk is te vinden.

De analyse en adviezen bieden houvast voor toekomstige ingrepen. Maar door de grote omvang van het erfgoed en de grote diversiteit binnen het gebied, zijn deze adviezen vaak generiek en niet 1-op-1 toepasbaar. Zoals eerder genoemd, kan een HIA hier uitsluitsel in geven.

De visuele integriteit is een vertaling van de uitzonderlijke universele waardes uit het omgevingsloket. Hierin wordt uiteengezet wat de specifieke principes zijn voor de zichtassen en ‘verboden kringen’ in de buurt van de linies. De exacte uiteenzetting hiervan is te vinden in ***Advies***

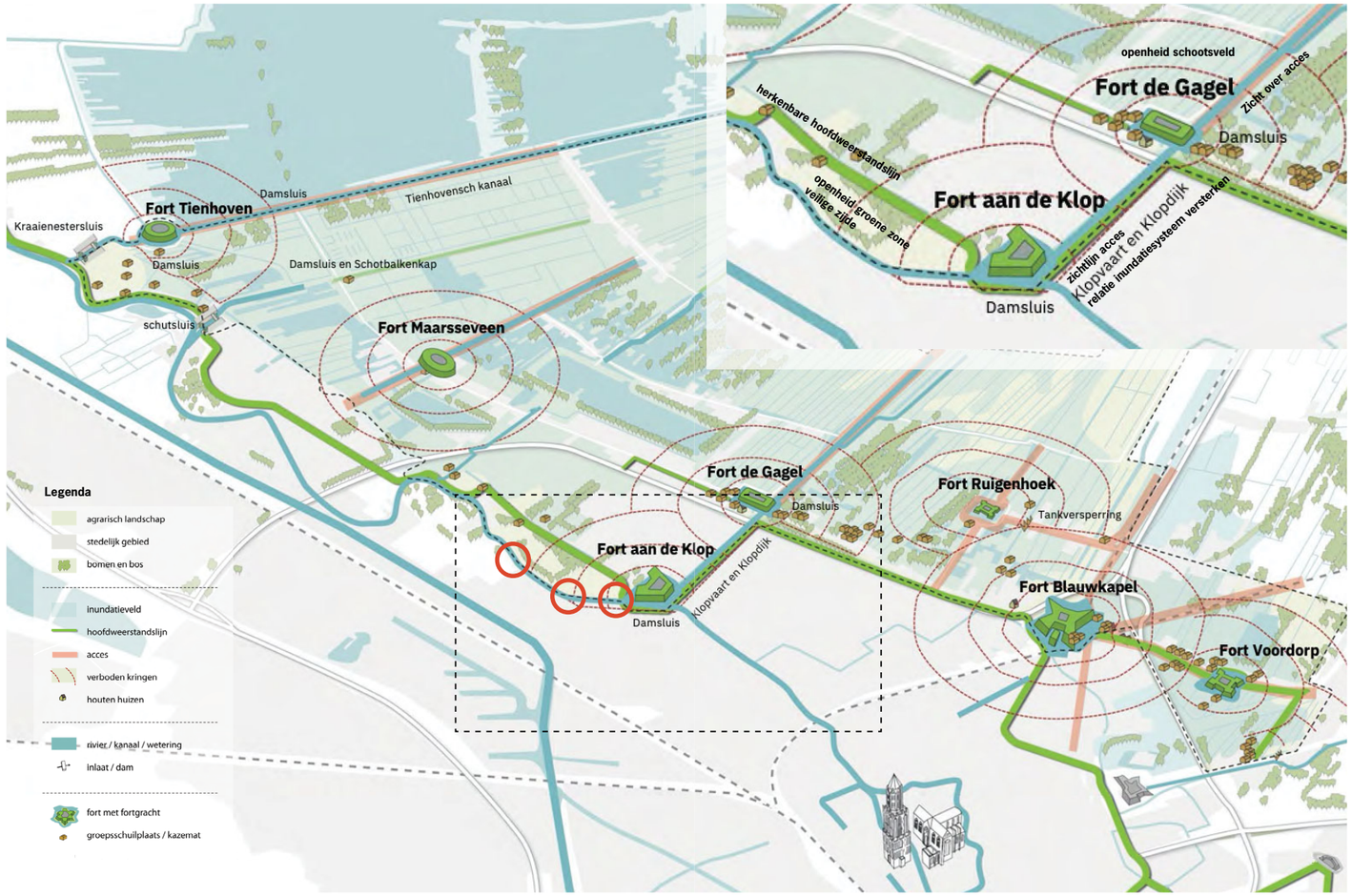
Visuele Integriteit - Kwaliteitsteam Nieuwe Hollandse Waterlinie.

In de ***Gebiedsanalyse Kernkwaliteiten Hollandse Waterlinies Utrecht Noord***, opgesteld door de provincie Utrecht, worden analyses en adviezen relevant voor Natuurgebied Zuilen uiteengezet. Hieruit blijkt dat de Vecht ter hoogte van het onderzoeksgebied achter de verdedigingslinies lag. Het natuurgebied tussen de linie en de Vecht valt wel binnen het werelderfgoed, maar lag dus achter de verdedigingslinies, waardoor hier het landschap minder vrij moest worden gehouden.

wens

Voor het natuurgebied is het advies om de “openheid groene zone veilige zijde” intact te laten. Het Fort aan de Klop, waarvan de verboden kringen door het natuurgebied heen lopen, is aangegeven als een “fort opgenomen in het stedelijk weefsel”. Hierbij gaat de nadruk voornamelijk naar de Klopvaart, waar de relatie tussen fort en water weer gewenst wordt te versterken. De Vecht zelf is verder niet opgenomen in het advies.

DE UNESCO-status van het gebied heeft hierdoor geen directe belemmerende werking op een pont of brug over de Vecht. De openheid van het gebied zal niet worden aantast, mits er geen lange hellingbanen over het gras achter de Vechtdijk worden getrokken. De verboden kringen rondom het Fort aan de Klop zijn op dit moment al niet meer intact, hierdoor zijn ze ook niet meegenomen in het adviesdocument.

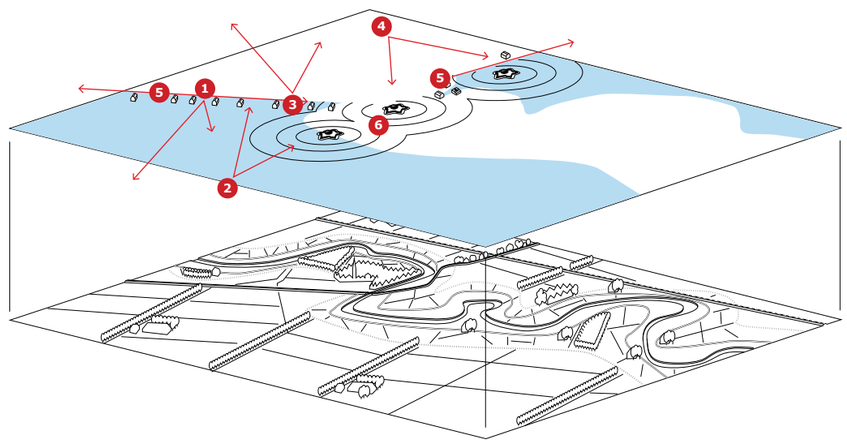


analysekaart UNESCO Werelderfgoed rondom het onderzoeksgebied (locaties omcirkeld in rood) uit gebiedsanalyse kernkwaliteiten Hollandse Waterlinies - Utrecht Noord

Principes voor visuele integriteit

De wijze waarop dat landschappelijke systeem herkend kan worden hangt sterk af van de positie van de waarnemer in het landschap. Per standpunt en kijkrichting verschillen de eisen die aan de visuele integriteit gesteld mogen worden:

1. vanaf de hoofdverdedigingslijn richting inundeerbaar gebied;
2. vanaf inundeerbaar gebied richting hoofdverdedigingslijn;
3. vanaf de hoofdverdedigingslijn richting verdedigd gebied;
4. vanaf verdedigd gebied richting hoofdverdedigingslijn;
5. op de hoofdverdedigingslijn in de lengterichting;
6. op en rondom forten, waterwerken en vestingen.

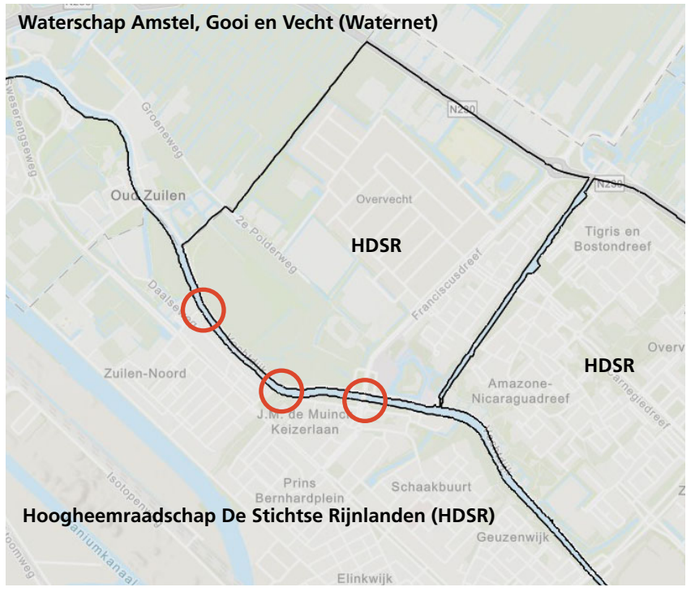


principes van de UNESCO-zichtlijnen. Deze afbeelding is niet in Zuilen, uit Advies Visuele Integriteit - Kwaliteitsteam Nieuwe Hollandse Waterlinie

3.11 waterschap

kader

De Vecht is onderdeel van een bijzondere grens tussen het waterschap Amstel, Gooi en Vecht en Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR). Waterschap Amstel, Gooi en Vecht heeft het beheer ondergebracht bij Waternet. De watergang is in het beheer van waternet, de waterkering in de Vechtdijk is in het beheer van HDSR. De oevers zijn in het beheer van de gemeente Utrecht.

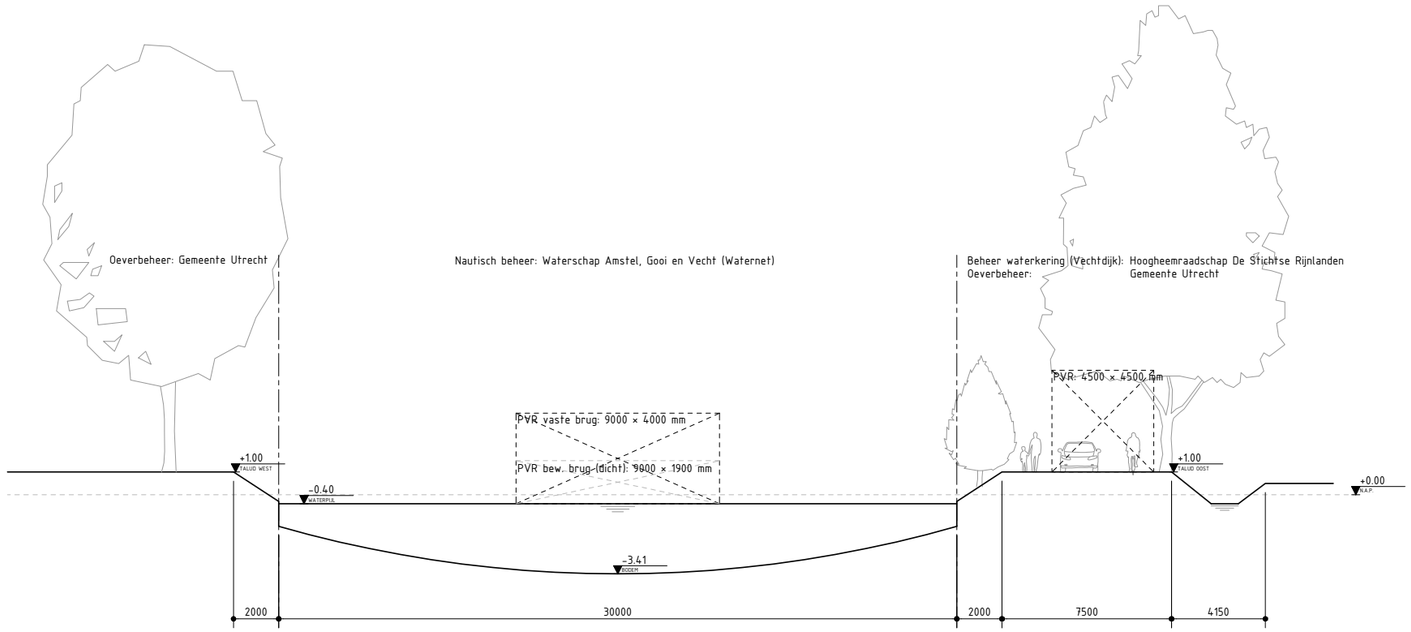


grenzen waterschappen, onderzoekslocaties omcirkeld in rood

Waternet

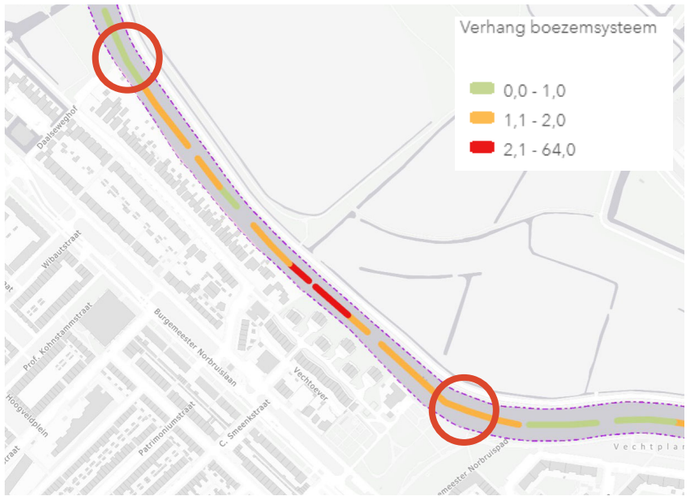
Waternet stelt eisen aan activiteiten en bebouwing in de watergang. Zij zijn eigenaar van de watergang en stellen daarom eisen aan de nautische uitgangspunten. De watergang is een publiekrechtelijke asset, welke commercieel en recreatief gebruikt wordt. Hierdoor mag er geen teruggang in de huidige situatie zijn. Concreet betekent dat, dat de laagste en minst brede bruggen de minimale eisen voor een brug.

Voor een beweegbare brug betekent dit een profiel van vrije ruimte in dichte stand van 9,0 m (b) × 2,47 m (h). In lijn met de Wethouder D.M. Plompbrug in Oud-Zuilen. Een vaste brug moet een doorganghoogte van 4,0 m hebben, in lijn met de J.M. de Muinck Keizerbrug. De doorvaartbreedte is in principe hetzelfde als de beweegbare brug.



principedoorsnede Vecht, met beheer per deel

Ook is de Vecht kritiek in het verhang van het boezemsysteem, zoals te zien in het kaartje verhang boezemsysteem. In de rode en oranje delen is het niet toegestaan een constructie in het water te bouwen. Hierdoor is het niet mogelijk palen in het water te plaatsen. Een vaste en beweegbare brug zullen hierdoor de volledige watergang moeten overbruggen, zonder tussensteunpunten. In de praktijk is een beweegbare brug hierdoor niet mogelijk en een vaste brug zeer complex en duur. Op de locatie bij de Springertuin is dit het geval. Bij park Vechtover is het wel mogelijk tussensteunpunten te plaatsen. Een vaste of beweegbare brug is hierdoor bij de laatstgenoemde locatie haalbaar, maar bij de Springertuin niet of moeilijk haalbaar.



verhang boezemsysteem, legger Waternet, in rode en oranje zone is bouwen in het water niet toegestaan, mogelijke Vechtverbindinglocaties zijn omcirkeld

HDSR

De waterkering in de Vechtdijk is een “overige niet-verheelde waterkering”. Een verheelde waterkering is een waterkering die zwaar is overgedimensioneerd, welke breder en hoger is dan de legger opgeeft. De waterkering gaat daarmee meestal op in het landschap. Een niet-verheelde waterkering heeft daarmee de dimensies die strikt noodzakelijk zijn en valt vaak op in het landschap.

Doordat de waterkering “overig” is, heeft HDSR aangegeven dat de waterkering een brug- of pontconstructie niet in de weg zit. Wel zijn er maatregelen nodig, om ervoor te zorgen dat de waterkerende werking intact blijft. De volgende opties zijn hierbij mogelijk:

- Een damwand plaatsen ter hoogte van de constructie, die de waterkerende werking overneemt. Dit is een relatief kostbare oplossing, maar biedt de meeste bewegingsruimte.
- De kering plaatselijk overdimensioneren, waarmee het een verheelde kering wordt. Hiermee ontstaat er ook meer ruimte op de dijk om extra functies toe te voegen.



legger HDSR, onderzoekslocaties omcirkeld in rood

Zone waterstaatswerk niet verheelde overige waterkering

Beschermingszone niet verheelde overige waterkering

Grondwatergevoelig natuurgebied

In het geval van een vaste brug met een hellingvlak over de dijk en een beweegbare brug is het nodig een damwand te plaatsen. Dit zal langs de volledige lengte van de hellingbaan moeten, doordat het gebied eronder niet meer goed onderhouden kan worden. Bij een hellingvlak achter de dijk of een pont is het voldoende om de dijk plaatselijk te verbreden. Beide opties kunnen eventueel ook tegelijkertijd worden gebruikt.

HDSR heeft aangegeven geen veranderingen aan de waterkering gepland te hebben staan. Wel wordt de dijk in 2025 gecontroleerd, waarna deze vanaf 2028 wordt meegenomen in het onderhoudsprogramma.

3.12 kabels en leidingen

kader

Langs de oostelijke over van de Vecht loopt een buisleiding (KL1027) met ‘explosieve inhoud’, met een schrikzone van 5 meter aan weerszijden. De leiding is in het beheer van de Nederlandse Gasunie West. Over de diepte van de buisleiding is nog niets bekend.

eis

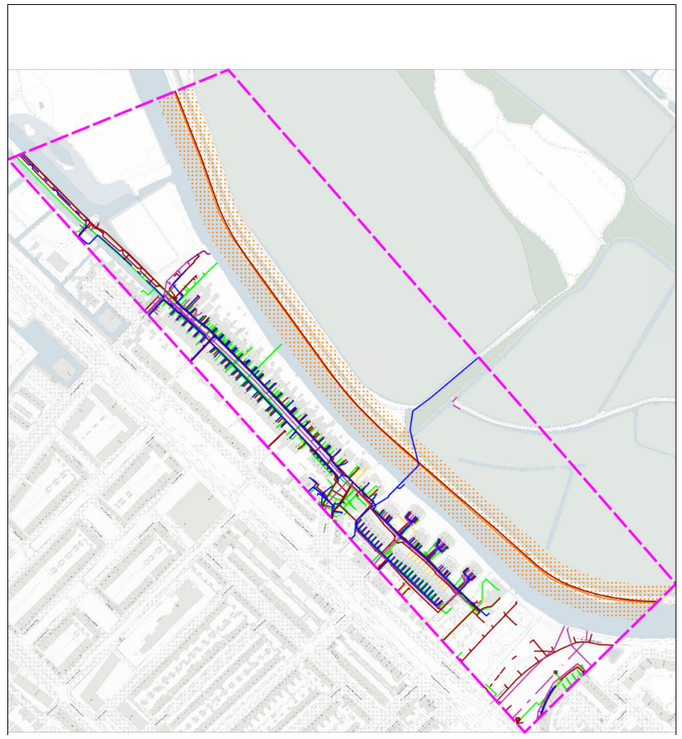
Een bouwwerk wordt toegestaan mits de veiligheid niet wordt geschaad en er geen ‘kwetsbaar object’ wordt toegelaten. Kwetsbare objecten worden in het ***Besluit externe veiligheid inrichtingen*** opgesomd. Een brug is geen ‘kwetsbaar’ of ‘beperkt kwetsbaar object’.

Gasunie heeft laten weten dat de VELIN-richtlijnen van toepassing zijn. Deze richtlijnen vertellen op welke manier er gebouwd en gegraven mag worden rondom een gasleiding. Indien er midden- of hoogspanning wordt toegevoegd, is NEN3654 van toepassing. Gasunie dient op de hoogte te worden gesteld van eventuele bouwwerkzaamheden rondom de lijn. Zij kunnen op dat moment beoordelen of aan de voorwaarden wordt voldaan. Ook dient er een nieuwe KLIC-melding te worden uitgevoerd.

De buisleiding met ‘explosieve inhoud’ van Gasunie vormt dus geen directe belemmering voor een nieuwe Vechtverbinding. In het ontwerpproces moet rekening worden gehouden met de voorwaarden, maar binnen deze voorwaarden is er veel mogelijk. De overige kabels en leidingen zijn geen belemmering voor de Vechtverbinding.

KLIC-nummer: 24O0062799 - 1 pagina: 1 van 1
Overzichtskaart schaal: 1:4157

buisl. gev. inhoud KL1027
datatransport KL1011
datatransport KL1049
datatransport KL1051
datatransport KL1081
datatransport KL1960
gas hoge druk KL1081
gas lage druk KL1081
laagspanning GM0344
laagspanning KL1081
riool overdruk/onderdruk GM0344
riool vrijverval GM0344
water KL1048



KLIC-melding van het onderzoeksgebied

3.13 conclusies

De beleidsdocumenten hebben op meerdere vlakken invloed op de haalbaarheid van een verbinding over de Vecht. Er zijn eisen en wensen die soms uniek zijn en soms vaker voorkomen in meerdere documenten. Hieruit kunnen de volgende gevolgen voor de Vechtverbinding worden getrokken:

eis

- Er mag niet in het water worden gebouwd bij de locatie t.h.v. Springertuin, waardoor er een lange overspanning nodig is. Een vaste brug is hiermee nog mogelijk, zij het niet complex, en een beweegbare brug is niet mogelijk op deze locatie.
- Een brug bij de locatie Park Vechtoevers mag wel een constructie in het water bevatten. Hierdoor is een beweegbare brug op deze locatie wel mogelijk, ook is een vaste brug hier minder complex.
- Iedere constructie in het water dient te worden gecompenseerd in hetzelfde boezempeilvak.
- Waternet heeft eisen rondom het profiel van vrije doorvaart gegeven.
- Een kabelveerpont over de Vecht is niet toegestaan.
- Het belemmeren van de zichtas naar de Domtoren vanaf Slot Zuylen is niet toegestaan.
- Bij het bouwen van de Vechtverbinding dient rekening te worden gehouden met de buis met explosieve inhoud van Gasunie zij heeft hier handvatten voor gegeven. Gasunie dient in een vroeg stadium van het project betrokken te worden.
- De Vechtverbinding dient de natuurinclusieve oevers langs de Vecht niet te doorbreken, er zullen dus extra maatregelen moeten worden genomen om deze intact te laten.
- In het geval van een brug dient deze rolstoeltoegankelijk te zijn, dit betekent dat er geen hellingbaan steiler dan 4,0% kan worden toegepast.

wens

- Een verbinding over de Vecht is zeer wenselijk doordat deze het Natuurgebied Zuilen op 500 m loopafstand brengt voor een groot deel van Noord-Zuilen, waardoor de gemeente Utrecht aan haar eigen streven kan voldoen. Hierdoor wordt het gebied bereikbaar voor recreanten en sporters.
- De verbinding van de hoofdfietsroutes naar de omgeving worden gewenst te verbeteren, een verbinding over de Vecht zal dit verwezenlijken.
- De groen-blauwe ader rondom de Vecht is op dit moment ondermaats en slecht bereikbaar. Het is wenselijk deze te verbeteren en een verbinding over de Vecht maakt dit mogelijk.
- Het is wenselijk de openheid van het grasland achter de Vechtdijk in stand te houden. Hierdoor zijn lange hellingbanen die dit gebied ingaan onwenselijk.
- Het is wenselijk dat de Vechtverbinding een ecologische verbinding vormt, bij een vaste of beweegbare brug is dit mogelijk. Bij een pontje is dit niet mogelijk.

4 trechtering varianten

4.1 zeef 1: beleid, regelgeving en adviezen

De eerste zeef is een trechtering op basis van beleid, regelgeving en adviezen. Adviezen vormen geen directe belemmering, maar kunnen dusdanig onwenselijke varianten alsnog laten afvallen. Per afgevallen variant zijn de redenen uiteengezet:

- **Vaste lage brug Springertuin 6,4%**: hellingbaan steiler dan 4,0% is niet toegestaan volgens het toegankelijkheidsbeleid;
- **Alle vaste hoge bruggen Springertuin**: de openheid van het gebied tussen de verdedigingslinie van de Hollandse Waterlinie en de Vecht wordt dusdanig verstoord, dat deze varianten afvallen. De zichtlijn naar de Domtoren is al verstoord door de bebouwing aan het Vechtplantsoen en is dus geen aspect in het afvallen;
- **Vaste lage brug Park Vechtoever 6,4%**: hellingbaan steiler dan 4,0% is niet toegestaan volgens het toegankelijkheidsbeleid;
- **Alle vaste hoge bruggen Park Vechtoever**: om deze hellingbanen mogelijk te maken moet het buitengebied van Slot Zuylen worden doorsneden. Het is zeer onwenselijk dit te doen, omdat dit de samenhang van het gebied verstoord.
- **Beweegbare brug Springertuin**: Waternet staat geen constructie in het water toe, hierdoor is een beweegbare brug niet inpasbaar op deze locatie;
- **Onbemande bruggen**: deze zijn niet toegestaan volgens Waternet, doordat dit een te grote belemmering vormt voor het kruisende waterverkeer.
- **Kabelveerpont en gierveerpont op beide locaties**: Waternet staat geen kabel toe in of boven het water i.v.m. ander vaarverkeer.

De volgende varianten blijven hierna over:

- **Vaste lage brug Springertuin 2,4%**
- **Vaste lage brug Springertuin 4,0%**
- **Vaste lage brug Park Vechtoevers 2,4%**
- **Vaste lage brug Park Vechtoevers 4,0%**
- **Bemande beweegbare brug Park Vechtoevers**
- **Onbemande motorveerpont Springertuin**
- **Bemande motorveerpont Springertuin**
- **Onbemande motorveerpont Park Vechtoevers**
- **Bemande motorveerpont Park Vechtoevers**

4.2 zeef 2: fysieke inpassing

De overgebleven varianten worden vervolgens voor de tweede keer getrechterd, deze keer op basis van fysieke inpasbaarheid. Fysieke inpasbaarheid is zo gedefinieerd dat een constructie niet door bestaande bebouwing gaat of groenstructuren dusdanig verstoord dat deze niet meer bruikbaar zijn. Bij het opstellen van de varianten is al rekening gehouden met erfgrenzen, waardoor deze niet worden meegenomen bij de trechtering.

- **Vaste lage brug Park Vechtoevers 2,4%**: de hellingbaan doorsnijdt de boomgaard, hierdoor gaan te integriteit van het geheel verloren.

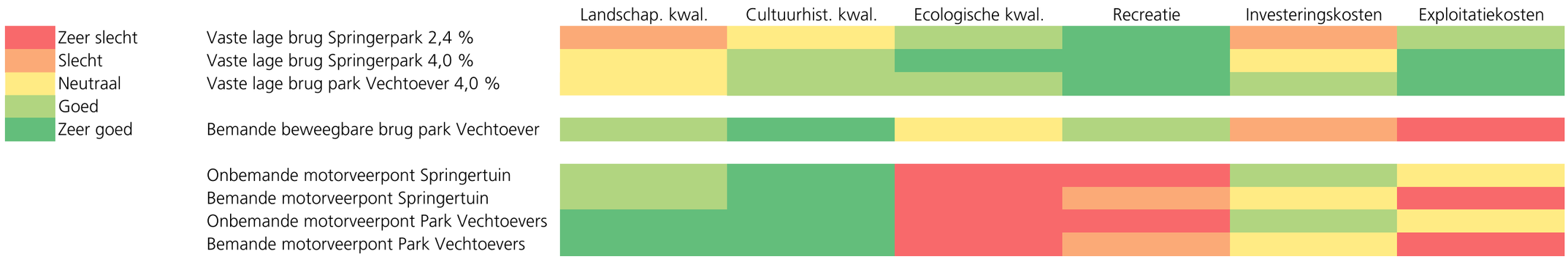
Hierna blijven de volgende varianten over:

- **Vaste lage brug Springertuin 2,4%**
- **Vaste lage brug Springertuin 4,0%**
- **Vaste lage brug Park Vechtoevers 4,0%**
- **Bemande beweegbare brug Park Vechtoevers**
- **Onbemande motorveerpont Springertuin**
- **Bemande motorveerpont Springertuin**
- **Onbemande motorveerpont Park Vechtoevers**
- **Bemande motorveerpont Park Vechtoevers**

5 beoordeling landschappelijke impact en kosten van inpasbare varianten

De beoordeling van de overgebleven varianten gebeurd op basis van de onderstaande criteria:

- **Impact op landschappelijke kwaliteit**
  Hoe verhoudt de Vechtverbinding zich met de omgeving? Een variant scoort goed als deze ‘opgaat’ in het landschap, dus een klein ruimtebeslag heeft, zonder te veel hoogte, en mogelijk de lijnen van het landschap kan volgen.
- **Impact op cultuurhistorische kwaliteit**
  In hoeverre wordt de cultuurhistorische waarde van het gebied aangetast door de Vechtverbinding? Een variant scoort goed als deze zo min mogelijk door cultuurhistorische gebied gaat en de verschillende cultuurhistorische zichtlijnen zo min mogelijk verstoord.
- **Impact op ecologische kwaliteit**
  In hoeverre draagt een variant bij aan een goede ecologische omgeving? Een variant scoort goed als deze nieuwe ecologische verbindingen aangaat en de bestaande verbindingen niet aantast.
- **Impact op recreatie**
  In hoeverre ondersteunt een variant de recreatie in het gebied? Een variant scoort goed als recreanten zo min mogelijk hinder ondervinden van de verbinding, dit zijn recreanten te land en te water. Ook scoort een variant goed als meer potentiële recreanten door een bepaalde variant het natuurgebied kunnen bereiken.
- **Investeringskosten**
  Hoe verhouden de globale investeringskosten zich tot de andere varianten? Hierbij wordt uitgegaan van een grove schatting in de kosten, in vergelijking met de andere varianten. Bij investeringskosten moet men denken aan bouwkosten, inclusief ontwerp en vergunningstrajecten.
- **Exploitatiekosten**
  Hoe verhouden de globale instandhoudingskosten zich tot de andere varianten? Hierbij wordt uitgegaan van een grove schatting in de kosten, in vergelijking met de andere varianten. Bij exploitatiekosten moet men denken aan onderhoud, salaris van medewerkers en controles.



5.1 Verantwoording

niets doen (huidige situatie)

Een zeer goede score op de impact landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteit, doordat er niets wordt aangetast. Slechte score op impact ecologische kwaliteit, er worden geen nieuwe verbindingen gelegd. Zeer slechte score op recreatie, doordat sommige recreanten natuurgebied Zuilen niet kunnen bereiken. Beide kosten scoren zeer goed, omdat er geen extra kosten worden gemaakt.

vaste lage brug Springertuin 2,4%

Slechte score op impact landschappelijke kwaliteit, doordat het zicht op het vrije veld vanuit het verlengde van het Van Heukelompark wordt beperkt, wat tevens een impact heeft op de cultuurhistorische UNESCO zichtlijnen. Een zeer goede score op ecologie, doordat er een ecologische verbinding kan worden gelegd en de oevers grotendeels vrij blijven. Recreatie (water en land) kan onverstoord gebruik maken van de verbinding. Door het grote oppervlak en grote overspanning van 35 m (geen steunpunten in het water) duurder in de investeringskosten, exploitatiekosten scoren goed, door vaste constructie.

vaste lage brug Springertuin 4,0%

Neutrale score op impact landschappelijke kwaliteit, doordat het zicht op het vrije veld vanuit het verlengde van het Van Heukelompark deels wordt beperkt, wat tevens een impact heeft op de cultuurhistorische UNESCO zichtlijnen. Een zeer goede score op ecologie, doordat er een ecologische verbinding kan worden gelegd en de oevers grotendeels vrij blijven. Recreatie (water en land) kan onverstoord gebruik maken van de verbinding. Door het middelgrote oppervlak en grote overspanning van 35 m (geen steunpunten in het water) duurder in de investeringskosten, exploitatiekosten scoren goed, door de vaste constructie.

vaste lage brug Park Vechtoevers 4,0%

Neutrale score op impact landschappelijke kwaliteit, doordat er bomen langs de Vecht moeten worden gekapt. Er worden geen cultuurhistorische elementen verstoord, dus een zeer goede score. Een goede score op ecologie, doordat er een ecologische verbinding kan worden gelegd en de oevers grotendeels vrij blijven, maar hiervoor moet er relatief veel groen op het oever verdwijnen. Recreatie (water en land) kan onverstoord gebruik maken van de verbinding. Door het middelgrote oppervlak score goed in de investeringskosten, exploitatiekosten scoren goed, door vaste constructie.

bemande beweegbare brug Park Vechtoevers

Goede score op impact landschappelijke kwaliteit, doordat het ruimte beslag klein is, maar het vrije zicht over de Vecht wel licht verstoord wordt (de Vecht is hier afgeschermd door bomen). Er worden geen cultuurhistorische elementen verstoord, dus een zeer goede score. Een neutrale score op ecologie, doordat er een ecologische verbinding kan worden gelegd, zij het niet constant in tijd, maar de oevers wel verstoord worden. Recreatie (water en land) kunnen relatief onverstoord gebruik maken van de verbinding, tenzij de brug open (voor landrecreanten) of dicht (voor waterrecreanten) staat. Beweegbare bruggen hebben een vaak complex bewegingswerk, wat de investeringskosten slecht laat scoren. Hierbinnen is een bandbreedte tussen verschillende soorten bewegingsprincipes Exploitatiekosten scoren middelmatig, bewegingswerk moet worden onderhouden, maar bediening vraagt geen extra mankracht.

onbemande motorveerpont Springertuin

Goede score op impact landschappelijke kwaliteit, doordat het vrije zicht over de Vecht licht verstoord wordt. Er worden geen cultuurhistorische elementen verstoord, dus een zeer goede score. Een slechte score op ecologie, doordat er geen ecologische verbinding kan worden gelegd en de oevers worden verstoord. Een zeer slechte score op recreatie, omdat recreanten per definitie lang moeten wachten. De boten kunnen relatief klein zijn, dus de investeringskosten scoren neutraal. Exploitatiekosten scoren neutraal, een boot vereist veel onderhoud, maar er is geen personeel vereist.

bemande motorveerpont Springertuin

Goede score op impact landschappelijke kwaliteit, doordat het vrije zicht over de Vecht licht verstoord wordt. Er worden geen cultuurhistorische elementen verstoord, dus een zeer goede score. Een slechte score op ecologie, doordat er geen ecologische verbinding kan worden gelegd en de oevers worden verstoord. Een zeer slechte score op recreatie, omdat recreanten per definitie lang moeten wachten. De boten kunnen relatief klein zijn, wel zijn er extra voorzieningen voor het personeel nodig, dus de investeringskosten scoren slecht. Exploitatiekosten scoren zeer slecht, een boot vereist veel onderhoud en voor de exploitatie is personeel benodigd.

onbemande motorveerpont Park Vechtoevers

Zeer goede score op impact landschappelijke kwaliteit, doordat het vrije zicht over de Vecht insignificant verstoord wordt. Er worden geen cultuurhistorische elementen verstoord, dus een zeer goede score. Een slechte score op ecologie, doordat er geen ecologische verbinding kan worden gelegd en de oevers worden verstoord. Een zeer slechte score op recreatie, omdat recreanten per definitie lang moeten wachten. De boten kunnen relatief klein zijn, dus de investeringskosten scoren neutraal. Exploitatiekosten scoren neutraal, een boot vereist veel onderhoud, maar er is geen personeel vereist.

bemande motorveerpont Park Vechtoevers

Zeer goede score op impact landschappelijke kwaliteit, doordat het vrije zicht over de Vecht insignificant verstoord wordt. Er worden geen cultuurhistorische elementen verstoord, dus een zeer goede score. Een slechte score op ecologie, doordat er geen ecologische verbinding kan worden gelegd en de oevers worden verstoord. Een slechte score op recreatie, omdat recreanten per definitie lang moeten wachten, maar de bestuurder van de pont kan inspelen op vraag. De boten kunnen relatief klein zijn, wel zijn er extra voorzieningen voor het personeel nodig, dus de investeringskosten scoren slecht. Exploitatiekosten scoren zeer slecht, een boot vereist veel onderhoud en voor de exploitatie is personeel benodigd.

6 keuze drie meest haalbare varianten

De keuze voor de uitwerking van de drie meest haalbare varianten is in samenspraak met de gemeente tot stand gekomen. Hierbij zijn alle beoordelingsfactoren en een balans tussen verschillende soorten varianten meegenomen. Om die reden is er bijvoorbeeld niet gekozen om drie verschillende soorten vaste bruggen uit te werken.

De lage vaste brug bij het Springertuin 4,0% is gekozen door de lagere impact op de omgeving in ecologische kwaliteit ten opzichte van de andere vaste bruggen. Een kortere hellingbaan geeft op bijna alle vlakken een betere score. De inpassing van een grondlichaam is bij de Springertuin eenvoudiger dan bij het Park Vechtoevers. Het feit dat er een langere overspanning nodig is, omdat er geen constructie in het water mag worden gebouwd, weegt niet op tegen het toevoegen van een hellingbaan in de boomgaard.

De beweegbare brug bij Park Vechtoever is een logische keuze door het kleine ruimtebeslag, met een grote capaciteit. Beweegbare bruggen zijn doorgaans duurder in de aanleg dan vaste bruggen, maar door het grote verschil in ruimtebeslag is in dit geval het prijsverschil vele malen kleiner. Een beweegbare brug is hierdoor een interessante optie om nader te onderzoeken. Een groot deel van de verbindingen over de Vecht zijn beweegbare bruggen, hierdoor is het een logische optie.

Bij de pont zijn de verschillen tussen de verschillende factoren groot. Op het gebied van landschappelijke en cultuurhistorische impact scoren ze goed, terwijl voor ecologische kwaliteit en recreatie juist een slechte score naar voren komt. De onbemande pont heeft specifiek een voordelig kostenplaatje, doordat er geen personeel is en er weinig infrastructuur moet worden aangelegd voor het laten varen van de boot. Hierdoor is er gekozen de onbemande pont verder uit te werken. De personeelskosten van een bemande pont zijn ook duidelijk, deze zullen ook worden benoemd, om een compleet plaatje te geven. De locatie van de pont is een dermate klein verschil, dat de pont op beide locaties is ingepast. De kosten zullen vrijwel hetzelfde zijn, waardoor er één raming voor beide varianten is gemaakt.

7 uitwerking meest haalbare varianten

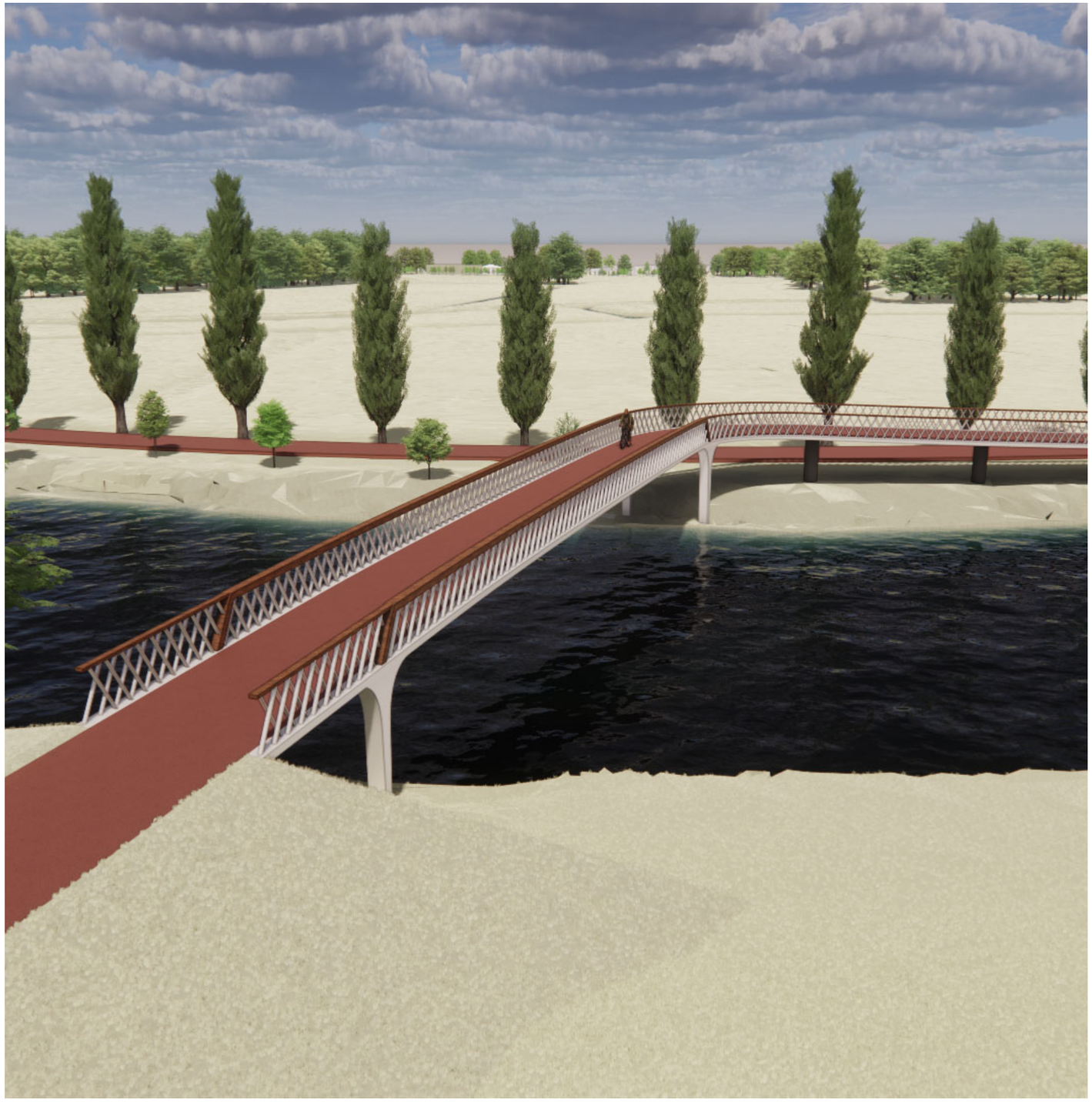
7.1 Vaste lage brug

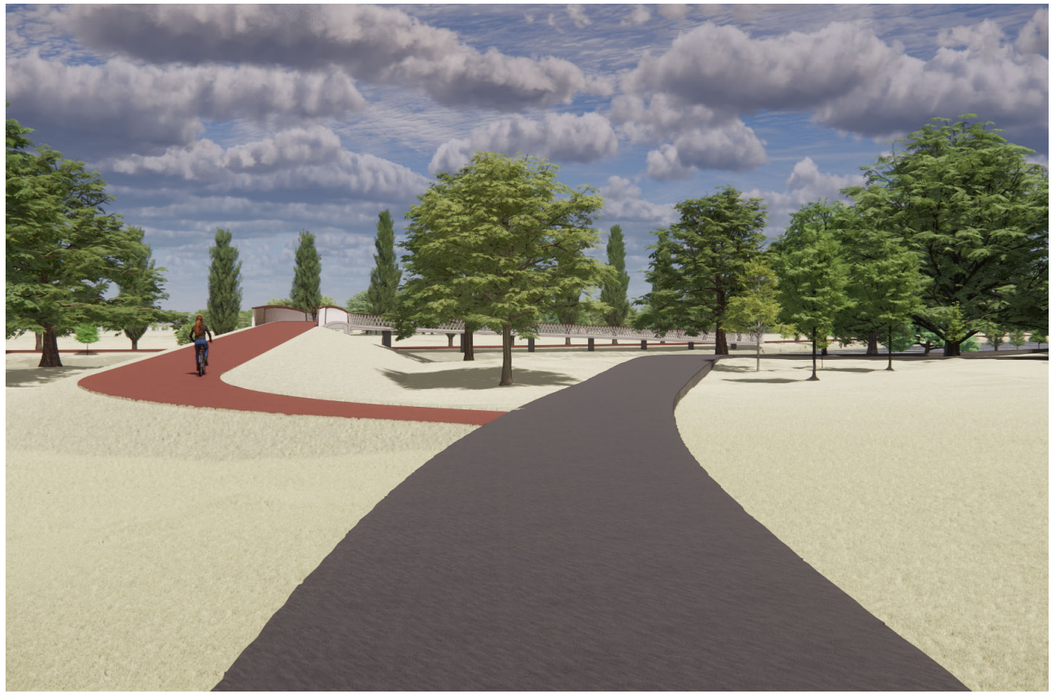
Springertuin

Om een brug in te passen zonder tussensteunpunten in het water, is het nodig om een constructieprincipe toe te passen welke een lange overspanning mogelijk maakt. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van een pyloon, echter is het wenselijk dat de brug een zo klein mogelijke visuele impact op de omgeving heeft. Om die reden is er gekozen voor een forser dragend hekwerk en gaat de brug niet verder de hoogte in.

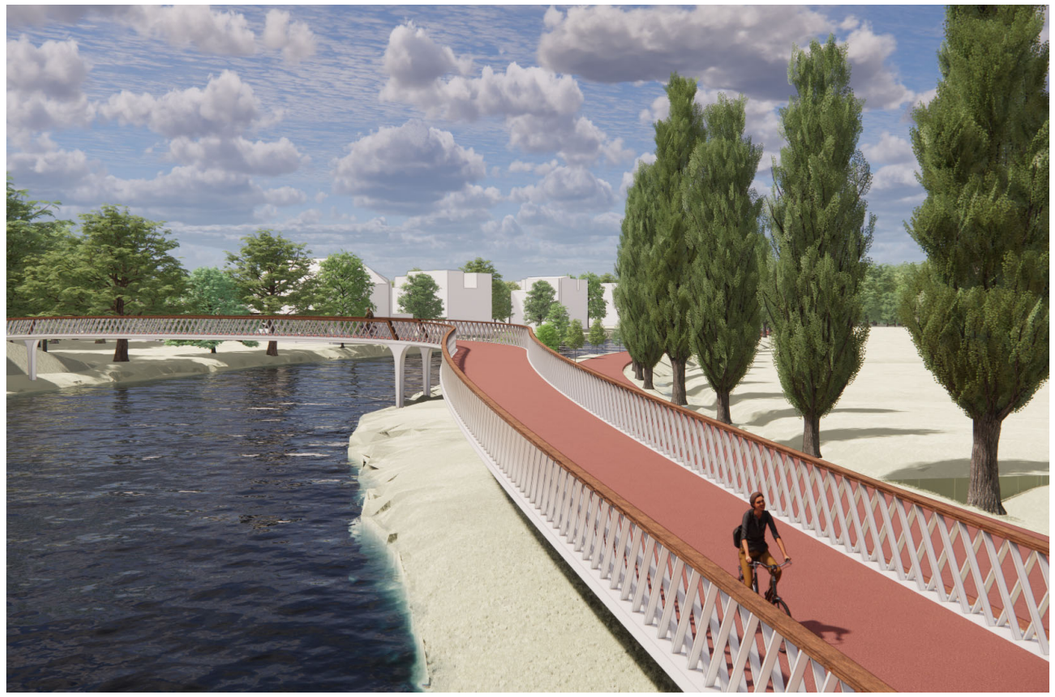
De hellingbaan aan de westoever kan volledig worden uitgevoerd met een grondlichaam, dit is in kosten aanzienlijk voordeliger dan een brugconstructie. Hoewel hier op dit moment looppaden zijn, kunnen deze om dit grondlichaam worden gevormd.

Boven de dijk is het niet mogelijk een grondlichaam toe te passen, om die reden is hier ook een brugdek. Het is wel mogelijk meer tussensteunpunten te plaatsen, waardoor een dragend hekwerk op deze locatie niet nodig is. Deze tussensteunpunten zijn boven de leiding met explosieve inhoud. Dit is technisch mogelijk, indien de richtlijnen van Gasunie worden gevolgd.
Om de hellingbaan boven de dijk in te passen, is een plaatselijke verbreding van de Vechtdijk nodig. Hierdoor is het mogelijk om de breedte van het fietspad en de bocht richting de Vecht niet boven het water te plaatsen. Onder de hellingbaan moeten damwanden worden geplaatst, omdat HDSR door de constructie de dijk niet meer kan controleren.





aanlanding west



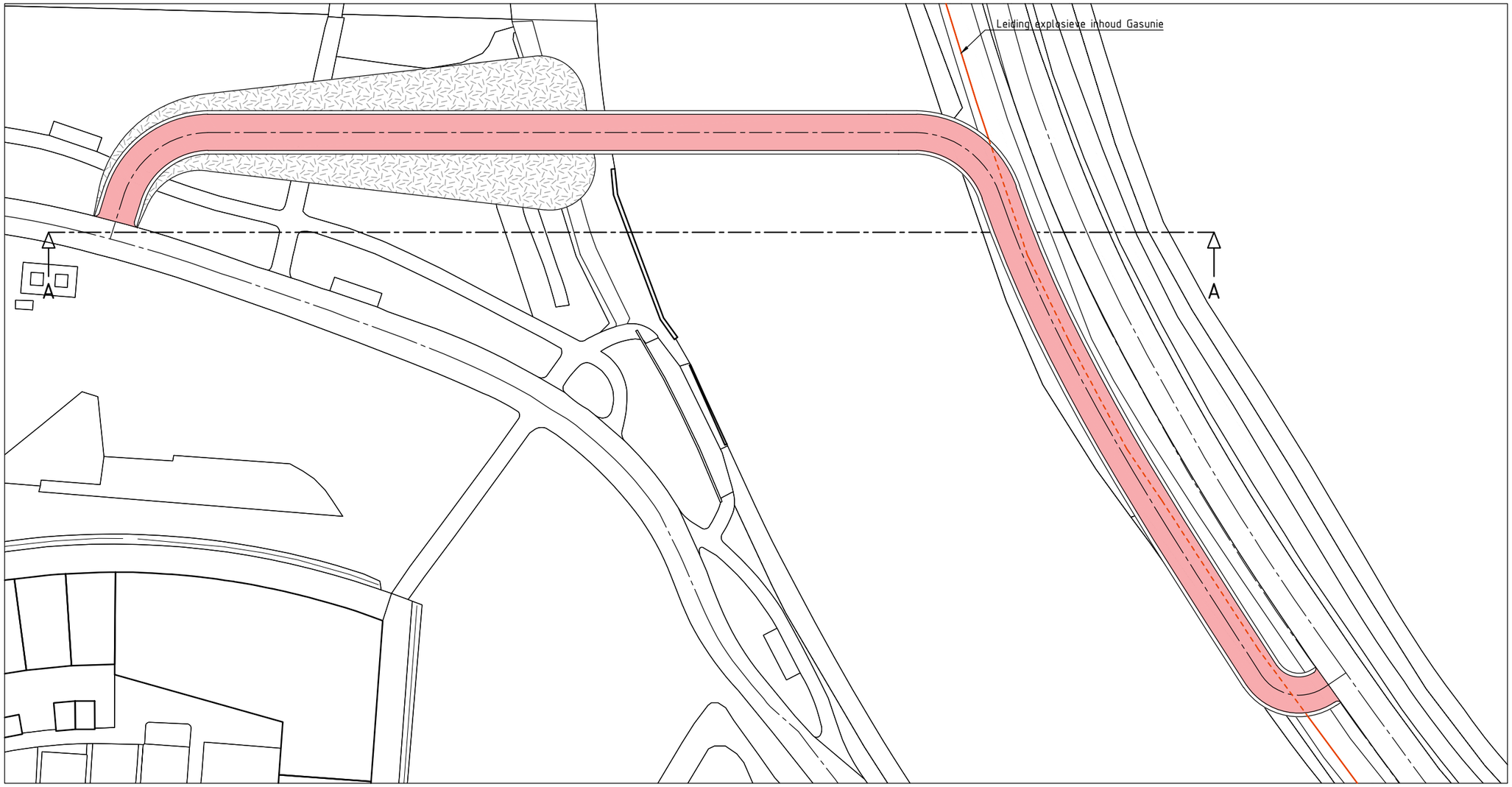
hellingbaan



zicht vanaf de Vecht

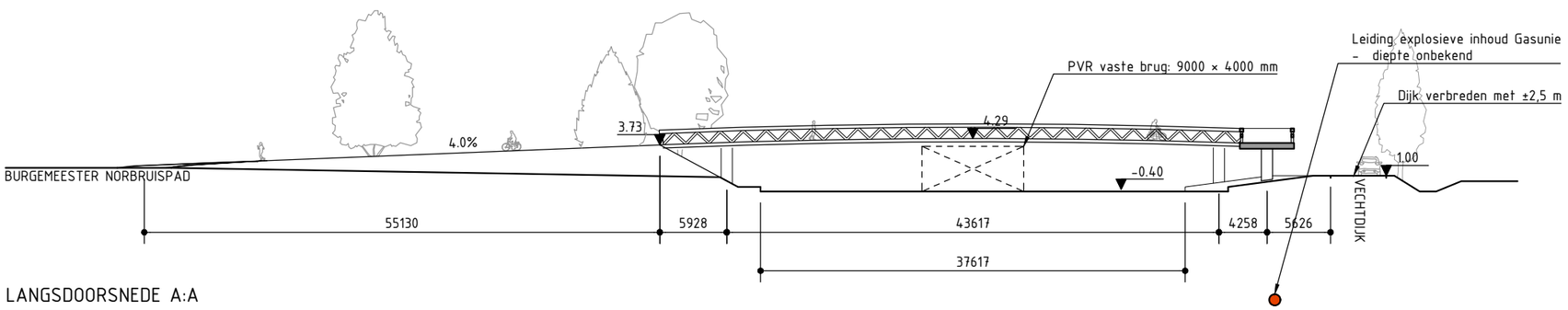


Vechtdijk



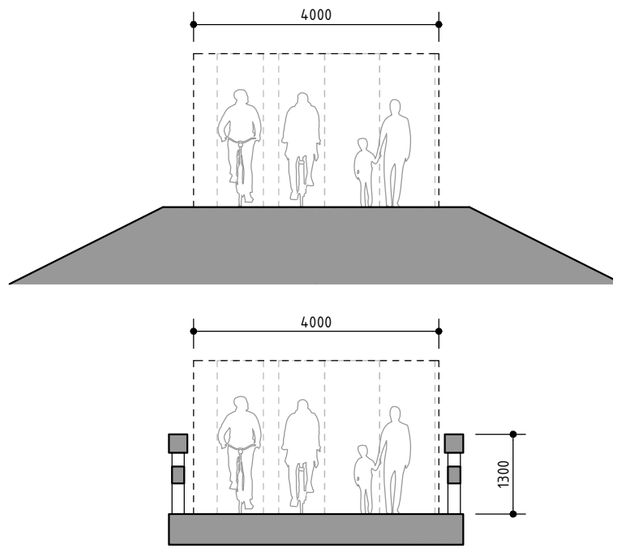
SITUATIE

SCHAAL 1:500



LANGSDOORSNEDE A:A

SCHAAL 1:500



© 18 december 2024

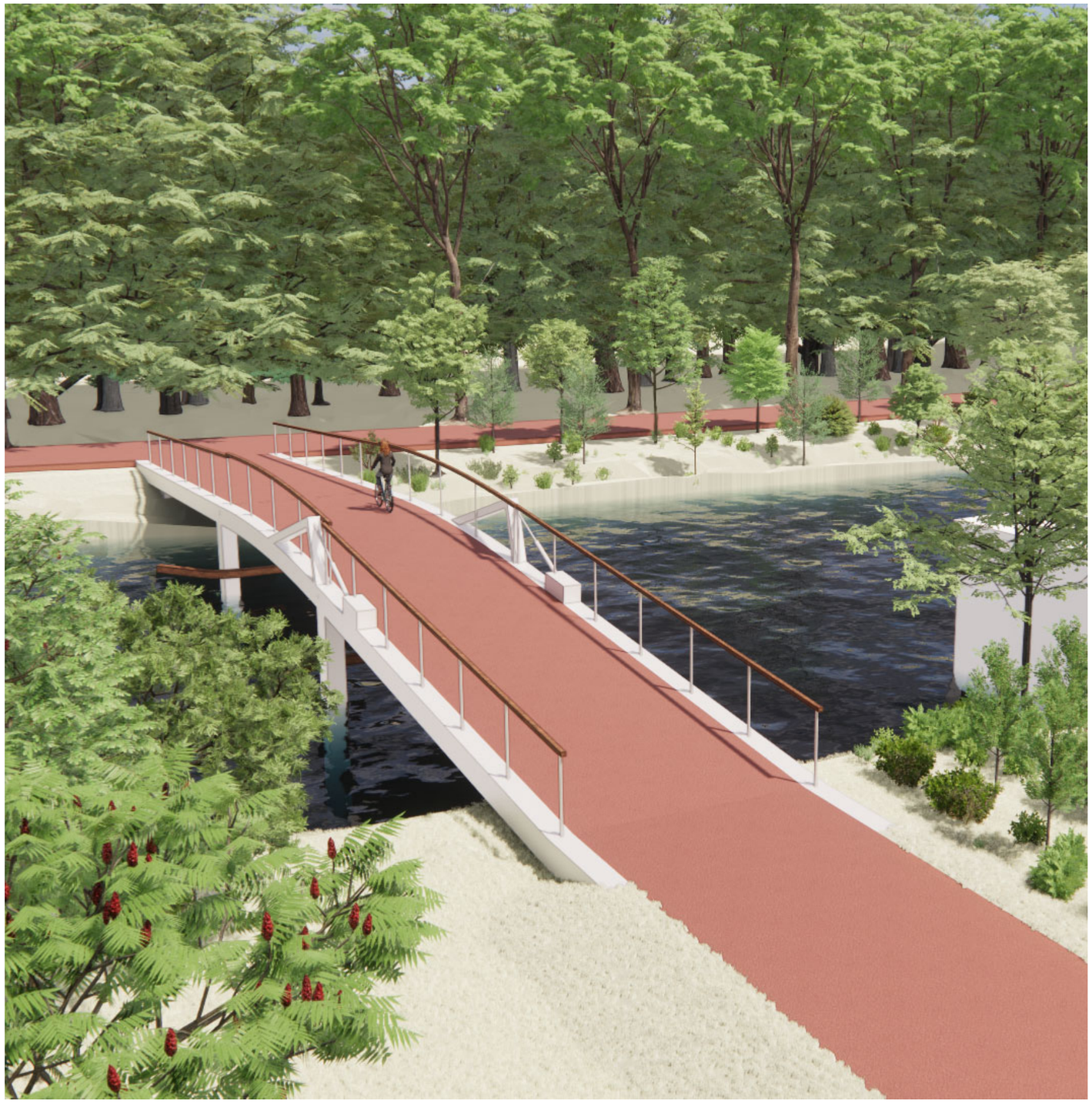
7.2 Beweegbare brug

Park Vechtoever

Doordat er enkel fietsers en voetgangers van de brug gebruik zullen maken, is het mogelijk het lichte klapbrugprincipe toe te passen. Bij deze brugsoort zijn alle installaties boven het wateroppervlak geplaatst. Ook is de constructie die in het water moet worden geplaatst beperkt. Naast deze voordelen is een klapbrug doorgaans ook voordeliger dan andere bewegingsprincipes.

Het tracé van de brug is een rechtlijnige verbinding van de Daalseweg naar de Vechtdijk. Het fietspad direct naast de beplantingsstrook geplaatst welke de boomgaard scheidt van het woonwagenkamp. Het is niet wenselijk om een fietspad direct voor de woningen te plaatsen, waardoor de boomgaardkant logischer is. Op dit moment is hier een onverhard voetpad, deze zal deels worden vervangen door het fietspad. Voetgangers die verder park Vechtoever in willen, kunnen nog steeds afslaan naar het noorden.

Om het hoogteverschil voorgeschreven door het profiel van vrije ruimte mogelijk te maken, is een hellingbaan van 5,0% toegepast, dit is mogelijk omdat er een hoogteverschil van minder dan 1 m is voor het kruisende verkeer. Door plaatselijk de Vechtdijk met 190 mm te verhogen, is het mogelijk het bewegende deel in het midden van de Vecht te plaatsen. Het is niet mogelijk de doorvaart verder naar het westen te plaatsen, door de aanwezigheid van een woonboot.





toegangspad west



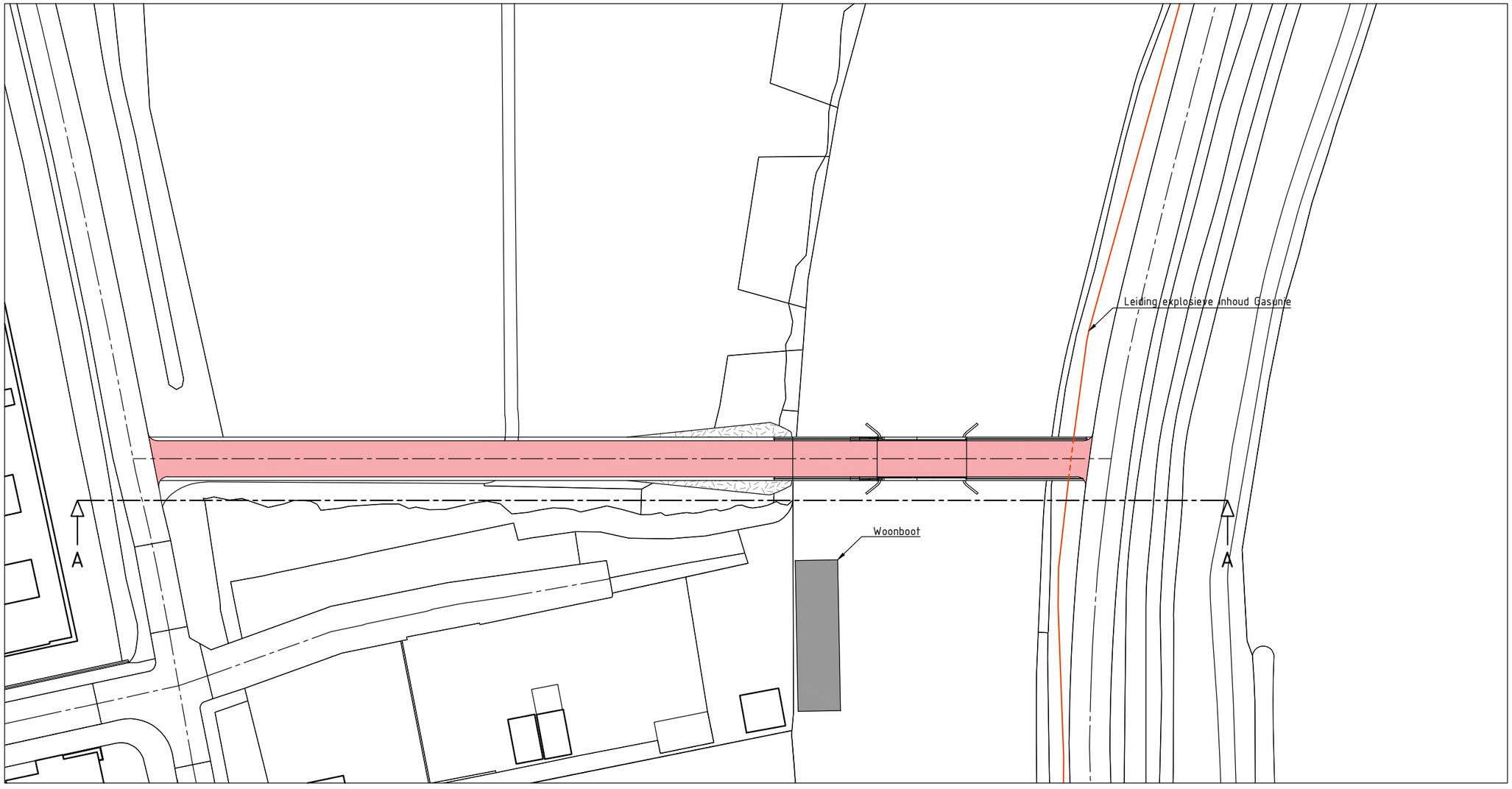
aanlanding oost



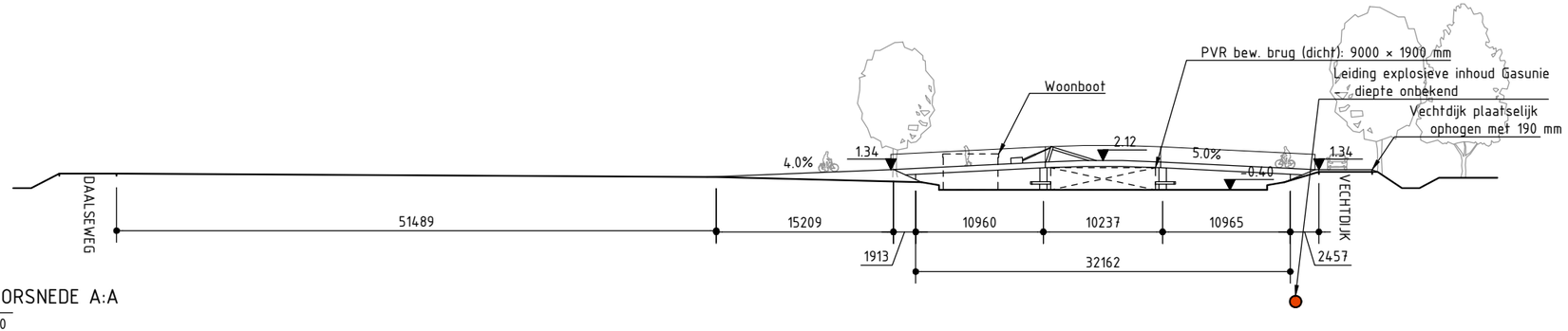
zicht vanaf de Vecht



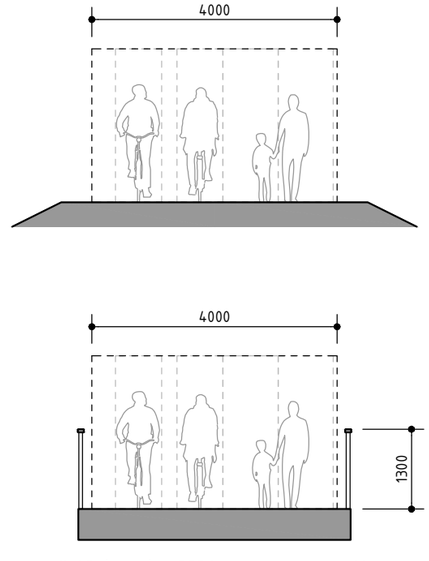
Vechtdijk



SITUATIE
SCHAAL 1:500



LANGSDOORSNEDE A:A
SCHAAL 1:500



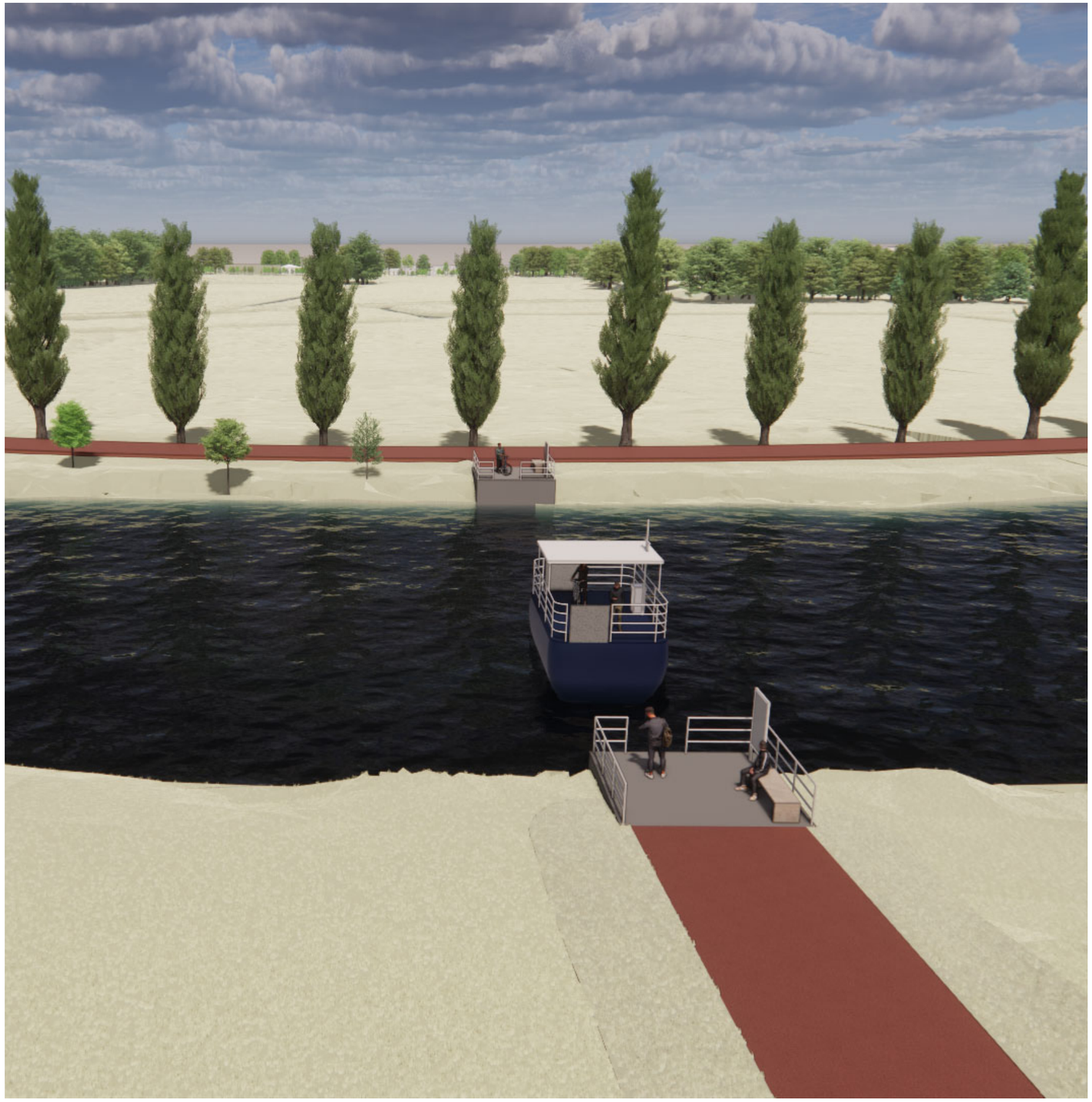
7.3 Pont

Springertuin

De inpassing van de pont is het minst complex. De locatie van de overvaart is gekozen zodat deze een logische plaatsing in de groenstrook heeft, zodat mensen die vanuit het westen komen goed zicht hebben op de pont. De aanmeerplaatsen zijn eenvoudig uitgevoerd, met zitgelegenheid en informatievoorzieningen. Er is geen inham voor de boten ingetekend, maar dit is wel mogelijk op de westeroever van de Vecht. Hier zou de pont 's nachts geparkeerd kunnen worden.

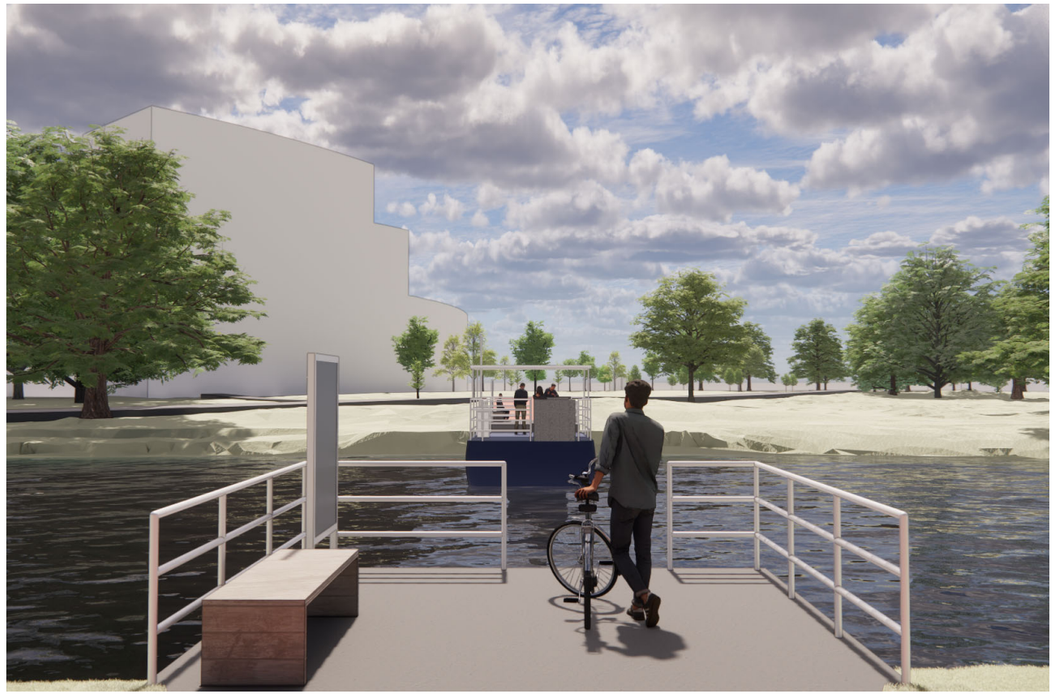
De dimensies van de pont zijn gebaseerd op de pont over de Vecht bij Nigtevecht, verder stroomafwaarts van deze pont. Een grotere pont is niet mogelijk zonder een groot deel van de vaarweg te blokkeren, hoewel het voor de capaciteit wel wenselijk is.

De personeelskosten worden niet meegenomen in de kostenraming voor de onbemande pont, maar wel benoemd om de kostenimpact van het bemand maken van de pont te illustreren. Het is aan te raden de haalbaarheid van de pont gedetailleerd verder te laten onderzoeken door een gespecialiseerd bureau, mocht er voor deze variant worden gekozen. Hierdoor kan duidelijk worden of het rendabel is op deze locatie een pont te plaatsen.





toegangspad west



aanmeerplaats oost



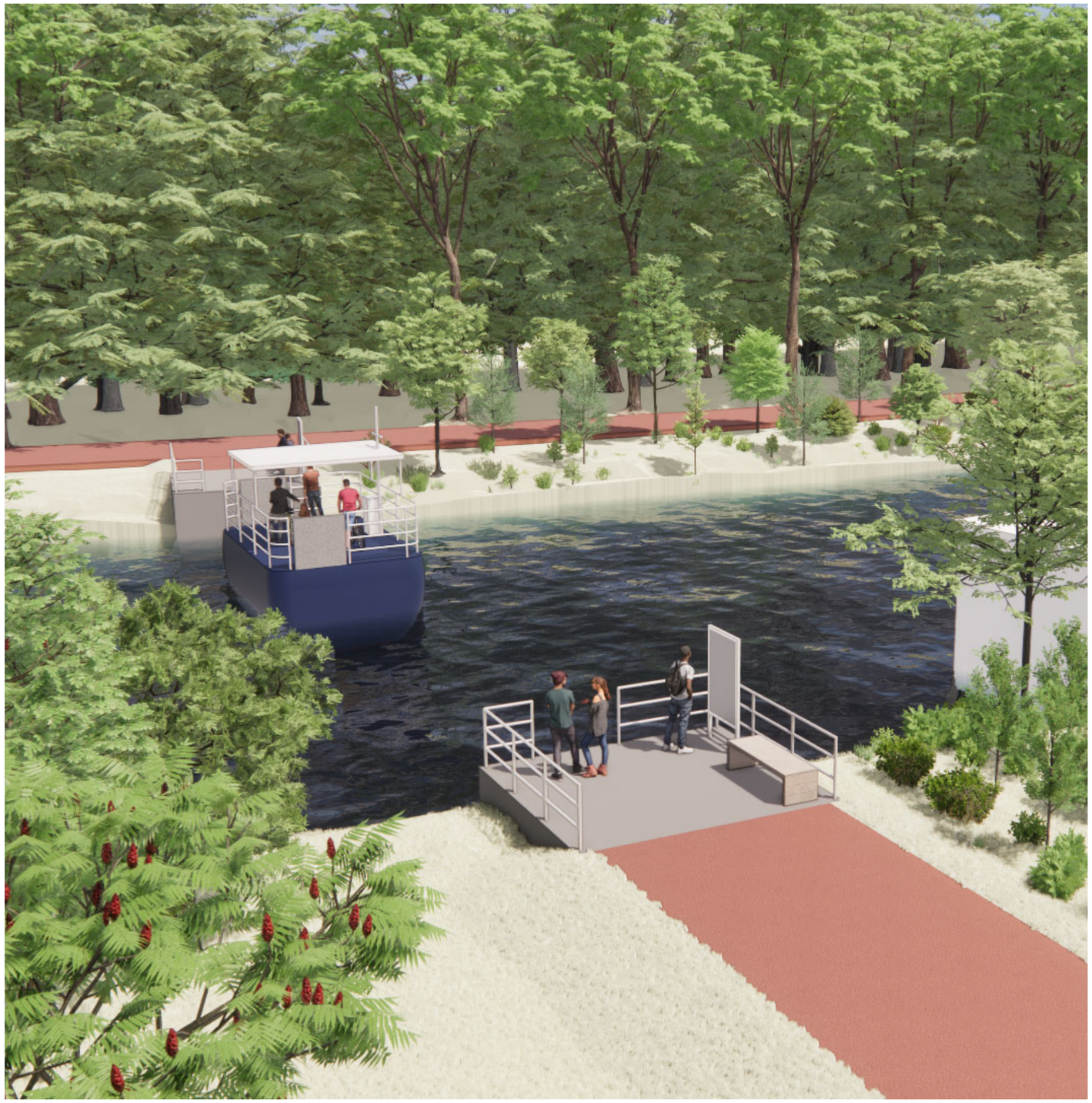
zicht vanaf de Vecht

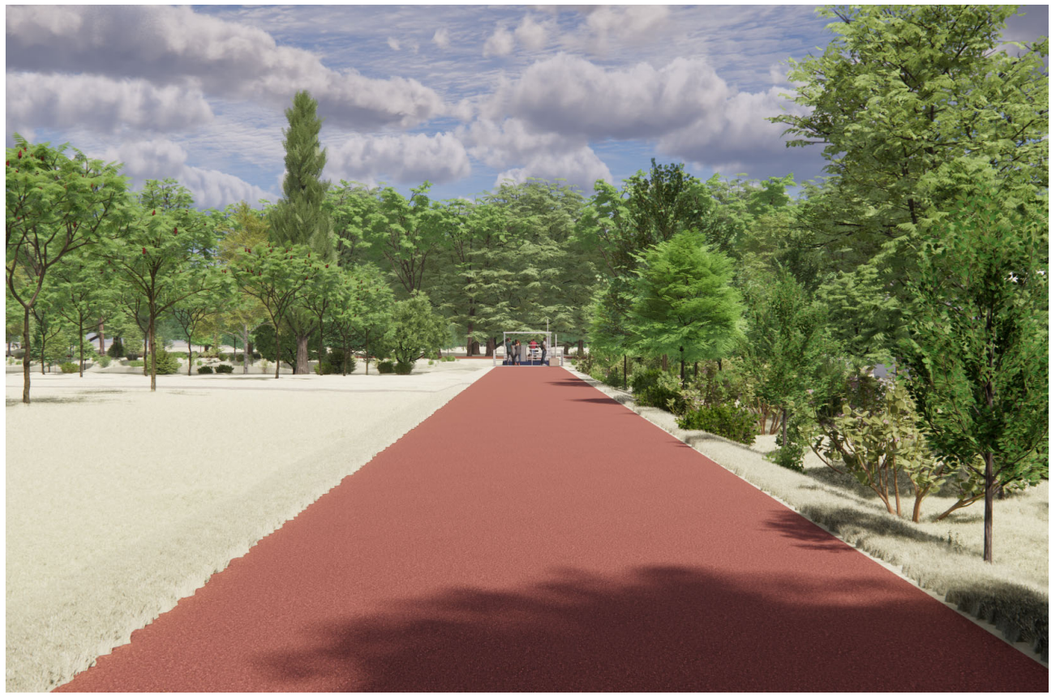


Vechtdijk

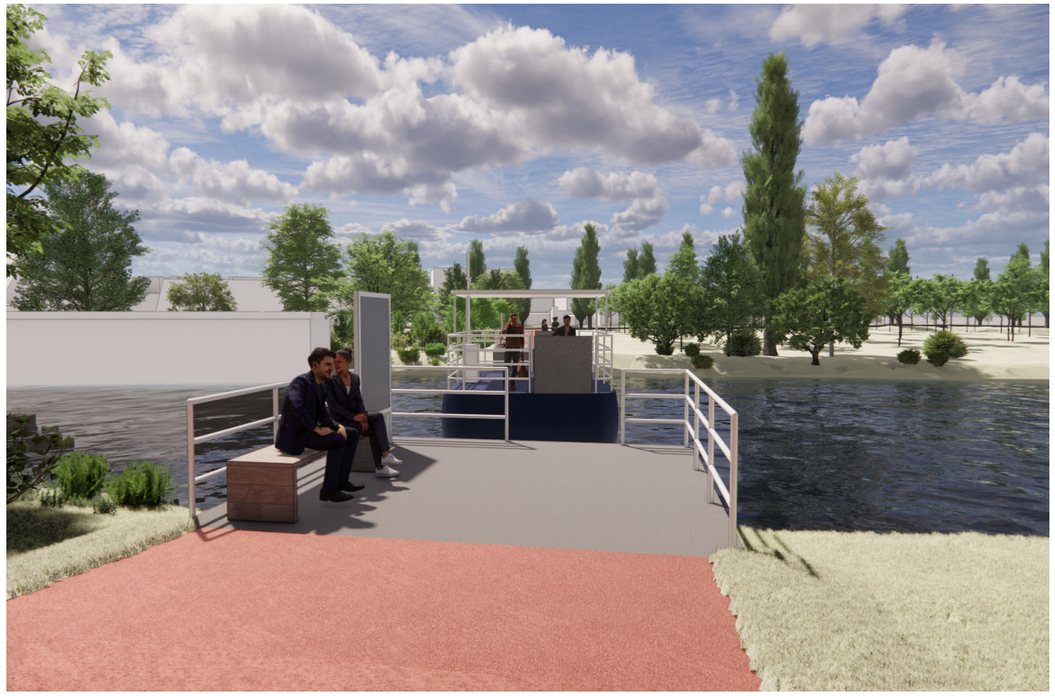
Park Vechtoever

De inpassing van de pont bij Park Vechtoever volgt grotendeels hetzelfde stramien als bij de Springertuin. Het tracé van de toegangspaden volgt dezelfde lijn als het tracé van de beweegbare brug. Ook hier is de inpassing van een inham voor de boot mogelijk op de westeroever.





toegangspad west



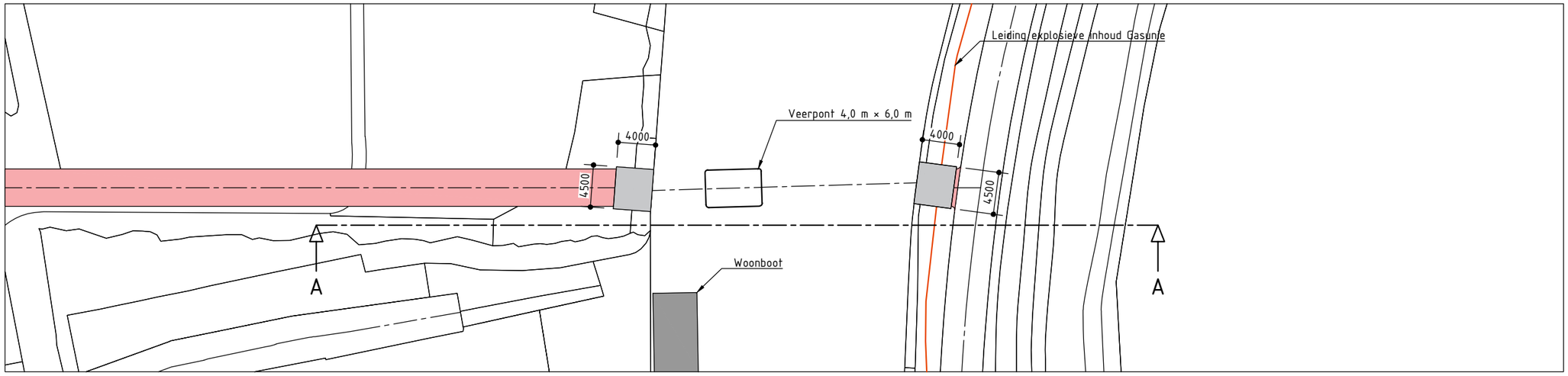
aanmeerplaats oost



zicht vanaf de Vecht

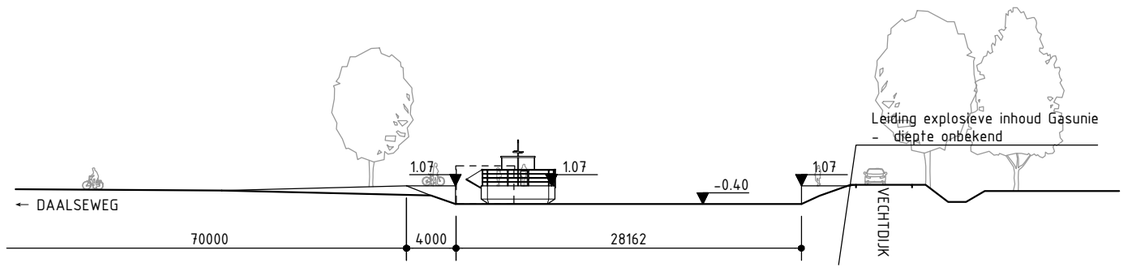


Vechtdijk



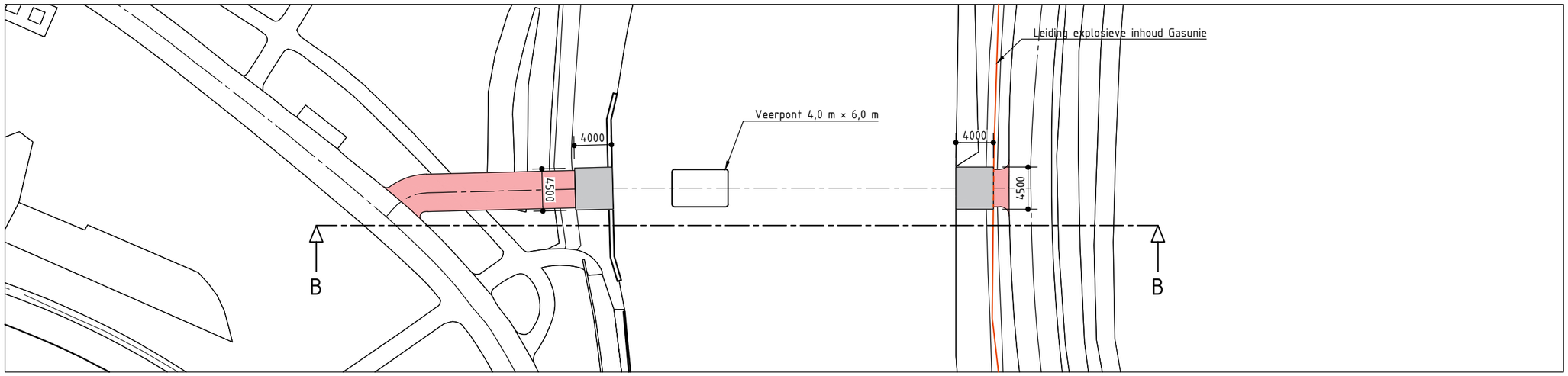
SITUATIE LOC. PARK VECHTOEVER

SCHAAL 1:500



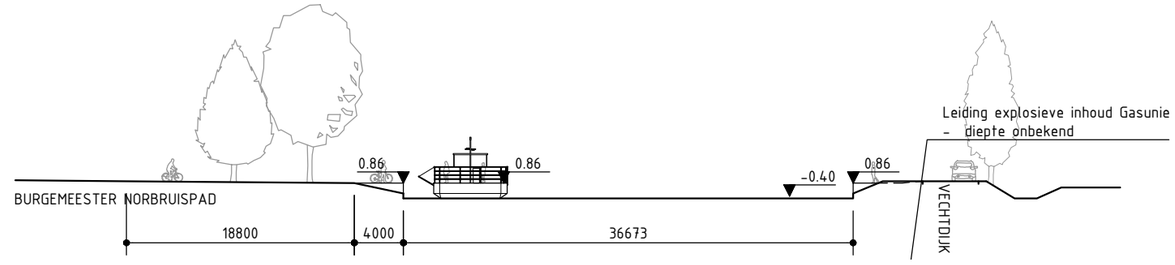
LANGSDOORSNEDE A:A

SCHAAL 1:500



SITUATIE LOC. SPRINGERTUIN

SCHAAL 1:500



LANGSDOORSNEDE B:B

SCHAAL 1:500

8 raming meest haalbare varianten

Om voor de besluitvorming een beeld van de kosten voor de realisatie van de nieuwe Vechtverbindingen te verkrijgen zijn SSK-ramingen opgesteld.

8.1 werkwijze SSK-raming

De SSK-kostenraming omvat de investerings- en instandhoudingskosten. De investeringskosten omvatten naast de bouw van de brug zelf ook de kosten voor het aanleggen van de nodige hellingbanen, grondwerk, wegaansluitingen en werkzaamheden voor kabels en leidingen. De instandhoudingskosten gaan over onderhoud en verbruikskosten.

Voor de kostenraming van de brug is gebruik gemaakt van de Standaard Systematiek Kostenramingen 2018 (SSK) van het CROW.

8.2 resultaat SSK-raming

De SSK-kostenraming is gemaakt voor de volgende varianten:

- Vaste lage brug 4,0% locatie Springertuin
- Beweegbare brug locatie Park Vechtoever
- Pont op beide locaties

De bandbreedte van de ramingen bedraagt: ± 30%. Dit sluit aan op de fase waarin het project zich bevindt (haalbaarheids- / variantenstudie met een beperkt uitwerkingsniveau). Een samenvatting van de SSK-raming is in deze rapportage geplaatst. In de bijlage is de volledige SSK-raming opgenomen.

instandhoudingskosten

De instandhoudingskosten zijn onderverdeeld in twee categorieën; onderhoud en regelmatige (dagelijkse) kosten. Onderhoud betreft onderhoud staalconstructie, onderhoud afwerking brugdek, onderhoud E&W-installatie, onderhoud verlichting en onderhoud van de pont. Bij deze inschatting is een levensduur van 100 jaar als uitgangspunt gehanteerd. Hierdoor kan een vergelijking tussen de verschillende varianten gemaakt worden.

Regelmatige kosten bestaan uit bedieningskosten, relevant voor de beweegbare brug en de pont. Een nieuwe beweegbare brug zal worden aangesloten op de. De inschatting is dat de brug over het jaar gemiddeld 2 keer per dag geopend zal worden, deze inschatting is gemaakt op basis van het aantal openingen van de Wethouder D.M. Plompbrug te Oud-Zuilen, welke hetzelfde profiel van vrije ruimte voor de doorvaart heeft.

8.3 niet inbegrepen kosten

De volgende kosten zijn niet inbegrepen in de SSK-raming:

bouwkosten

- Saneringen (bodem, grondwater, asbest, etc.)*
- Bodemvreemde materialen / NGE / archeologie*
- Sloopkosten (na einde levensduur)

*) Het risico hiervan wordt relatief klein geacht. In de kostenraming is dit meegenomen in de reservering voor niet-benoemde risico's.

overige uitsluitingen

- Vastgoedkosten
- Reservering scopewijzigingen
- Rentekosten
- Leges
- Verzekeringen voor de bruggen
- BTW

	Investeringskosten			Instandhoudingskosten per jaar (÷100)			
	Bouwkosten	Engineeringskosten OG	**Totaal**	Bouwkosten	Engineeringskosten OG	**Totaal**	
vaste lage brug Springertuin	€ 4.010.260,92	€ 401.026,09	**€ 4.411.287,01**	€ 68.336,61	€ 7.749,37	**€ 76.085,99**	
beweegbare brug Park Vechtoever	€ 2.998.456,98	€ 260.735,39	**€ 3.259.192,37**	€ 284.024,55	€ 32.208,38	**€ 316.232,93**	
onbemande pont beide locaties	€ 1.475.849,14	€ 147.584,91	**€ 1.623.434,05**	€ 78.036,77	€ 8.849,37	**€ 86.886,14**	*exclusief personeelskosten à € 112.200,00 per jaar*

alle kosten zijn exclusief btw.

ipv Delft creatieve ingenieurs

ipv Delft is een ontwerp- en ingenieursbureau. Wij zijn gespecialiseerd in het ontwerpen van bruggen, infrastructuur, verlichting en openbare ruimte.

ipv Delft

Oude Delft 39
2611 BB Delft
015 750 25 75
info@ipvdelft.nl
www.ipvdelft.nl

© 18 december 2024

Op de ontwerpen, modellen, schetsen, tekeningen en andere werken van ipv Delft rust auteursrecht.

Wilt u onze ontwerpen of ons beeldmateriaal gebruiken neem dan contact op.

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	4637
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	25 september 2025
Agendapunt	8
Titel	Raadsvoorstel Vaststelling Beleidsnota Ondergrond 2025-2035
ID	4859
Behandelend ambtenaar	Werter, Frans
Telefoon	14030
E-mail	frans@burodesteeg.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Schilderman
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	Ja
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Cie Ruimtelijke ordening en Grondzaken/06-20011476
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	5 juni 2025
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	**25 september 2025**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Beleidsnota Ondergrond 2025-2035

Beleidsveld	Openbare ruimte
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte/Stadsbedrijven
Opsteller	Jikke Balkema
Kenmerk	30113276
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

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

1. De 'Beleidsnota Ondergrond 2025 - 2035' vast te stellen, waarin de volgende ambities en doelstellingen voor regie op de ondergrond worden beschreven ten aanzien van beschermen, benutten, beter maken en beheren van de ondergrondse kwaliteiten en ruimte:

    a) Ambitie 1: Ondergrond integraal onderdeel laten zijn van ruimtelijke keuzes
        1. Doelmatig gebruik van de ondergrondse ruimte is onderdeel van de afweging bij het ontwikkelen en uitvoeren van ruimtelijke plannen;
        2. Inzicht in beschikbare ruimte, kwaliteiten, mogelijkheden en kwetsbaarheden van de ondergrond is de basis voor plan- en uitvoeringsprocessen (waaronder UPG);

    b) Ambitie 2: Bodemkwaliteiten beschermen en verbeteren
        1. De natuurlijke eigenschappen van de bodem en ondergrond zo veel mogelijk in stand houden en waar nodig verbeteren;
        2. De (beoogde) inrichting, eigenschappen en waarden van de bodem en ondergrond op elkaar afstemmen;
        3. Ondiepe ondergrond: in vitale bodem in de hoofdgroenstructuur ingrepen/graven in de ondergrond tot een minimum beperken en de bodemkwaliteit waar mogelijk verbeteren;
        4. Diepere ondergrond: prioriteit geven aan de bescherming van de grondwaterkwaliteit boven andere functies als deze functies de grondwaterkwaliteit onevenredig aantasten;

    c) Ambitie 3: Gebruik van de ondergrondse ruimte ordenen voor het gezamenlijk realiseren van de opgaven van de stad
        1. De huidige en toekomstige tracés of locaties van de ondergrondse hoofdinfrastructuur hebben prioriteit ten opzichte van andere opgaven;
        2. Natuurlijke momenten aangrijpen om de ondergrond te (her)ordenen;
        3. In de knooppunten van intensieve verstedelijking de voorkeur geven aan inpandige oplossingen en (verticale) ordening/ bundeling van netwerken en objecten;
        4. Infrastructurele netwerken inrichten volgens voorkeursprofielen (ondergrond en bovengrond).

2. De 'Beleidsnota Ondergrond 2025 – 2035' op te nemen in de Omgevingsvisie Utrecht door toevoeging aan de 'Lijst beleidsdocumenten omgevingsvisie Utrecht' en op de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting
In de ‘Beleidsnota Ondergrond 2025 – 2035’ worden kaders geformuleerd waardoor regie gevoerd kan worden op de ruimtelijke ordening van de ondergrond. Dit doen we door:
a) Ondergrond integraal onderdeel te laten zijn van ruimtelijke keuzes
b) Bodemkwaliteiten te beschermen en te verbeteren
c) Gebruik van de ondergrondse ruimte te ordenen voor het gezamenlijk realiseren van de opgaven van de stad.

De ‘Beleidsnota Ondergrond 2025 – 2035’ geeft hiermee richting aan programma’s en projecten.

Context
Aanleiding
De ordening van de ondergrond is op dit moment beperkt geregeld. Tegelijkertijd zijn er claims op het gebruik van (de ruimte in) de ondergrond voor het realiseren van ruimtelijke ambities (gebiedsontwikkeling; energie; groen; mobiliteit; klimaatadaptatie; vitale bodem) door bijvoorbeeld de gemeente zelf, netbeheerders en ontwikkelaars. Op dit moment geldt: ‘wie het eerst komt, die het eerst maalt’. Dit leidt tot inefficiënt gebruik van de ondergrond en (mogelijke) aantasting van de kwaliteiten van de ondergrond. Met als gevolg hoge maatschappelijke kosten bij realiseren van opgaven, doordat ingrepen in de ondergrond niet passen bij de aanwezige kwaliteiten van de ondergrond, door noodzakelijke (ongeplande) aanpassingen in de ondergrond en door hoge faalkosten. Er vindt nu een beperkte integrale afweging plaats over de samenhang tussen boven- en ondergrondse wensen en effecten; tussen gebruik van de ondergrond door opgaven; tussen schaalniveaus (stad; buurt; straat); en tussen korte termijn en lange termijn wensen. Integraal beleid voor regie op de kwaliteit en gebruik van de schaarse ruimte in de ondergrond is nieuw en wordt met deze nota ingevuld. Dit beleid wordt na vaststelling uitgewerkt in concrete regels in het Omgevingsplan.

Het college heeft eerder een Visie Ondergrond aan de raad toegezegd in de Raadsbrief Toezeggingen commissiebehandeling nota Beheer Openbare Ruimte 10 februari 2022. De urgentie voor een Visie Ondergrond is benoemd in het coalitieakkoord (p. 45) en in de Uitvoeringsbrief coalitieakkoord planning op hoofdlijnen. Op 13 maart 2023 heeft de raad de Aanvullende afspraken RSU 2040 (oplegger RSU) vastgesteld. In de oplegger wordt de noodzaak tot regie op de openbare ruimte boven- en ondergrond benoemd.

Juridische context
De ‘Beleidsnota Ondergrond 2025 – 2035’ wordt een onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht. Hier is al het gemeentelijke beleid over de fysieke leefomgeving in opgenomen. De Omgevingsvisie Utrecht is een omgevingsvisie zoals bedoeld in de Omgevingswet. De Omgevingswet geldt vanaf 1 januari 2024. Omdat de Omgevingswet van kracht is gelden voor deze beleidsnota de inhoudelijke en procedurele verplichtingen daaruit ten aanzien van het instrument omgevingsvisie. Zo is de gemeenteraad bevoegd tot het vaststellen van de beleidsnota. Het college is op grond van artikel 160 lid 1 sub b Gemeentewet bevoegd de beslissingen van de raad voor te bereiden.
In de Omgevingswet is de verplichting opgenomen om de wettelijke inspraakprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht te volgen. Hierbij kan ‘eenieder’ zienswijzen op het ontwerp indienen. De beleidsnota staat niet voor beroep open bij de rechter.

Beslistermijn
Er is geen specifieke beslistermijn voorzien.

Beoogd effect
De ‘Beleidsnota Ondergrond 2025 – 2035’ beoogt kaders te geven voor het in balans beschermen en benutten van de ondergrond zodat de uitdagingen van de stad in gezamenlijkheid gerealiseerd kunnen worden. Die uitdagingen betreffen onder andere verstedelijking, energietransitie, vergroening, klimaatadaptatie en mobiliteit.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- 10 februari 2022: Raadsbrief Toezeggingen commissiebehandeling nota Beheer Openbare Ruimte
- 9 maart 2022: Raadsbrief Visie op de Ondergrond

- 7 oktober 2022: Uitvoeringsbrief coalitieakkoord op hoofdlijnen
- 13 maart 2023: Aanvullende afspraken RSU 20240 (oplegger RSU)
- 4 april 2023: Raadsbrief Visie en Verordening Ondergrond: kabels, leidingen en boomwortels
- 28 januari 2025: Raadsbrief Vrijgave Inspraak concept-Beleidsnota Ondergrond 2025 – 2035

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De 'Beleidsnota Ondergrond 2025 - 2035' vast te stellen, waarin de volgende ambities en doelstellingen voor regie op de ondergrond worden beschreven ten aanzien van beschermen, benutten, beter maken en beheren van de ondergrondse kwaliteiten en ruimte: a) Ambitie 1: Ondergrond integraal onderdeel laten zijn van ruimtelijke keuzes 1. Doelmatig gebruik van de ondergrondse ruimte is onderdeel van de afweging bij het ontwikkelen en uitvoeren van ruimtelijke plannen; 2. Inzicht in beschikbare ruimte, kwaliteiten, mogelijkheden en kwetsbaarheden van de ondergrond is de basis voor plan- en uitvoeringsprocessen (waaronder UPG); b) Ambitie 2: Bodemkwaliteiten beschermen en verbeteren 1. De natuurlijke eigenschappen van de bodem en ondergrond zo veel mogelijk in stand houden en waar nodig verbeteren; 2. De (beoogde) inrichting, eigenschappen en waarden van de bodem en ondergrond op elkaar afstemmen; 3. Ondiepe ondergrond: in vitale bodem in de hoofdgroenstructuur ingrepen/graven in de ondergrond tot een minimum beperken en de bodemkwaliteit waar mogelijk verbeteren; 4. Diepere ondergrond: prioriteit geven aan de bescherming van de grondwaterkwaliteit boven andere functies als deze functies de grondwaterkwaliteit onevenredig aantasten; c) Ambitie 3: Gebruik van de ondergrondse ruimte ordenen voor het gezamenlijk realiseren van de opgaven van de stad 1. De huidige en toekomstige tracés of locaties van de ondergrondse hoofdinfrastructuur hebben prioriteit ten opzichte van andere opgaven; 2. Natuurlijke momenten aangrijpen om de ondergrond te (her)ordenen; 3. In de knooppunten van intensieve verstedelijking de voorkeur geven aan inpandige oplossingen en (verticale) ordening/ bundeling van netwerken en objecten; 4. Infrastructurele netwerken inrichten volgens voorkeursprofielen (ondergrond en bovengrond).
Argumenten	
1.1	De 'Beleidsnota Ondergrond 2025 – 2035' geeft invulling aan toezeggingen aan de raad, afspraken in het coalitieakkoord en de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU), koersdocument van de Omgevingsvisie Utrecht.
	De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, de aanvullende afspraken over de RSU in deze coalitieperiode en eerdere toezeggingen aan de raad geven een aanknopingspunt om beleid voor de ondergrond verder uit te werken. Dit wordt onderschreven in het coalitieakkoord en bijbehorende uitvoeringsbrief. Aanleiding voor de vraag naar een visie/beleidsnota ondergrond is het ontbreken van integraal beleid voor de ondergrond terwijl de ondergrondse ruimtevraag van de verschillende ruimtelijke opgaven toeneemt en de opgaven elkaar (steeds meer)

	in de ondergrond in de weg zitten. Bovendien is er een Verordening Kabels, Leidingen en Boomwortels waarvoor het beleidskader ontbreekt.
1.2	De ‘Beleidsnota Ondergrond 2025 – 2035’ bevat ambities en beleidsdoelstellingen om (mogelijke) conflicten tussen opgaven over gebruik van de ondergrondse ruimte te reguleren en tegelijkertijd de kwaliteiten van de ondergrond te beschermen.
	In tegenstelling tot regie op de ordening en het gebruik van de openbare ruimte in de bovengrond, is sturing op het gebruik van de ondergrond beperkt geregeld. De stad heeft de nodige uitdagingen die gebruik van de ondergrond vereisen zoals de energietransitie (opwekking; distributie; verzwaring elektriciteitsnetwerk), klimaatadaptatie (waterberging; waterinfiltratie; rioolvervanging), vergroening (toevoegen bomen), verstedelijking (ontwikkeling knooppunten). Deze opgaven komen elkaar tegen in de ondergrond en zitten elkaar in de weg omdat de ruimte beperkt is. De opgaven maken veelal gebruik van de kwaliteiten van de bodem en ondergrond (bijvoorbeeld bodemenergie), en tasten de natuurlijke en cultuurhistorische (denk aan ons archeologische bodemarchief) kwaliteiten ook aan. De beleidsdoelstellingen beogen richting te geven aan sturing van gebruik, ordening en bescherming van de ondergrond.
1.3	De reacties naar aanleiding van de ter inzagelegging hebben geleid tot aanscherping van onderdelen van de ‘concept-Beleidsnota Ondergrond 2025 – 2035’.
	De ‘concept-Beleidsnota Ondergrond 2025 – 2035’ heeft van 3 februari t/m 16 maart 2025 voor inspraak ter visie gelegen. De inspraakreacties hebben geleid tot een aantal aanscherpingen in de tekst van de definitieve versie van de ‘Beleidsnota Ondergrond 2025 – 2035’. Zie bijlage 2: Reactienota.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.1	De ‘Beleidsnota Ondergrond 2025 – 2035’ is geen uitvoeringsprogramma of bevat geen regels die één op één opgenomen worden in het Omgevingsplan.
	De ‘Beleidsnota Ondergrond 2025 – 2035’ is een nota op een nieuw beleidsterrein die algemene beleidsdoelstellingen voor samenhang in het gebruik en beschermen van de gehele ondergrond bevat. De verschillende ruimtelijke thema’s die de ondergrond raken moeten deze algemene beleidsdoelstellingen toepassen op hun thematische beleidsterrein. Dit geldt onder andere voor energie, groen, klimaat, water, verstedelijking en mobiliteit. De uitwerking van de algemene doelstellingen op de diverse thematische beleidsterreinen kan leiden tot aanscherping van de deze algemene doelstellingen. De algemene beleidsdoelstellingen zijn voor de gemeente zelf bindend. Om daadwerkelijk te kunnen sturen richting derden (o.a. netbeheerders) op gebruik, ordening en bescherming van de kwaliteiten van de ondergrond zullen de beleidsdoelstellingen uitgewerkt worden in toepasbare regels in het Omgevingsplan.
1.2	De gemeente is niet de enige wettelijke beheerder van de ondergrond en kan daarom niet in alle gevallen sturing geven aan benutten, beschermen, beheren en beter maken van de ondergrond.
	Medeoverheden (Rijk, Provincie en Waterschappen) zijn medeverantwoordelijk voor gebruik en bescherming van de ondergrond. De bevoegdheden variëren per diepte en thema (zoals bodemenergie; grondwater). Tevens is er landelijke wetgeving die sturend werkt. Zo is in de Telecommunicatie Wet een gedoogplicht voor de gemeente opgenomen waardoor de gemeente mee moet werken op de aanleg, instandhouding en opruiming van telecommunicatienetwerken. Deze overlap in taken en bevoegdheden betekent dat wij met onze medeoverheden en derde partijen moeten samenwerken om gebruik, ordening, bescherming en beheer van de ondergrond zo effectief en efficiënt mogelijk te organiseren.

1.3	De hervormingsbezuinigingen en de gevolgen voor het budget van ondergrond vanaf 2026 leiden tot beperkingen in de mogelijkheid om regie te voeren op gebruik, ordening en bescherming van de ondergrond en innovatieve oplossingen te kunnen toepassen.
	De mogelijkheid om regie te voeren op gebruik, ordening en bescherming van de ondergrond is groter naarmate er meer budget beschikbaar is. Desalniettemin betekent regie voeren op de ondergrond op de eerste plaats een scherpere invulling van bestaande taken. De kosten van personeel worden gefinancierd uit bestaande budgetten met een aanvulling van Rijkssubsidies voor met name innovaties (zoals het door-ontwikkelen van het 3D-ondergrondmodel). Met de huidige beschikbare middelen is het niet mogelijk om los van projecten vernieuwende (technische) oplossingen of werkwijzen te ontwikkelen, pilots uit voeren, en hierin samen te werken met externe partners. Zo zijn er geen middelen beschikbaar voor onderzoek naar financieringsstrategieën zoals voorfinanciering van ondergrondse kabelgoten. Ook zonder hervormingsbezuinigingen is er geen budget beschikbaar voor fysieke maatregelen bovenop bestaande één-op-één vervangingen (bijvoorbeeld rioleringen). Maatregelen zoals (her)ordening van de ondergrond zullen bekostigd moeten worden vanuit projectbudgetten.
Beslispunt	
2	De ‘Beleidsnota Ondergrond 2025 – 2035’ op te nemen in de Omgevingsvisie Utrecht door toevoeging aan de ‘Lijst beleidsdocumentenomgevingsvisie Utrecht’ en op de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl
Argumenten	
2.1	Hiermee blijft de Omgevingsvisie Utrecht actueel.

Financiën

In samenhang regievoeren op de kwaliteit en ruimte in de bodem en ondergrond is nieuw binnen de gemeentelijke organisatie. Wat niet nieuw is, is dat in de bestaande organisatie verschillende afdelingen van de Ontwikkelingsorganisatie Ruimte en Stadsbedrijven zich bezighouden met de ondergrond. De ‘‘Beleidsnota Ondergrond 2025 – 2035’ betekent een scherpere invulling van bestaande taken om te komen tot regie op de ondergrond. De kosten van de inzet van personeel worden derhalve gedekt vanuit bestaande budgetten (Programma Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed – doelstelling Beheer Openbare Ruimte en doelstelling Leefomgeving en Ondergrond). Met andere woorden deze kosten worden nu ook al gemaakt. Het budget voor regievoering wordt aangevuld met externe subsidies (SPUK) van het Rijk voor met name de innovaties.

Daarnaast zullen kosten worden gedekt uit de ruimtelijke projectbudgetten. Binnen projecten moet rekening worden gehouden met kosten voor regie en advies over de ondergrond om de juiste afweging te kunnen maken binnen het project.

Het effect van de regie op de ondergrond betreft ook het voorkomen van kosten die zonder dit beleid in de toekomst gemaakt zouden moeten worden. Deze kosten of besparingen kunnen niet in harde cijfers gevangen worden maar zijn wel een belangrijk argument om te investeren in regie op de ondergrond.

De hervormingsbezuinigingen en de consequenties voor het budget ondergrond vanaf 2026 zijn in de beleidsnota verwerkt.

Vervolg

De ‘Beleidsnota Ondergrond 2025 – 2035’ wordt na vaststelling opgenomen in de lijst van beleidsnota’s onder de Omgevingsvisie Utrecht. Zij geldt daarna als kaderstellend voor andere ruimtelijke beleidsnota’s die gebruik wensen te maken van de ondergrond. We gaan ervanuit dat de

beleidsnota na 10 jaar wordt herzien. In de tussentijd wordt de raad op de hoogte gehouden over de voortgang via raadsbrieven (2027 eerste ervaring uitvoering regie; 2029 tussenevaluatie; 2033 evaluatie). In het jaarverslag wordt gerapporteerd over de voortgang ten aanzien van de ambities en doelstellingen. In de jaarlijkse programmabegroting- en verantwoording geven we de voortgang van de Beleidsnota Ondergrond aan in het Programma Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed. Voorts worden de beleidsdoelstellingen ten aanzien van locaties en tracés van vitale bodem en infrastructurele netwerken als uitkomst van uitvoeringsactiviteiten opgenomen in het Omgevingsplan. Daarvoor is nog geen planning beschikbaar.

Samen stad maken

Vanuit het 'kompas van zeggenschap' is de gemeente 'eigenaar' van het onderwerp en verantwoordelijk voor de organisatie van sturing op de ondergrond en de invulling van integraal beleid ten behoeve van bescherming van de kwaliteit van de ondergrond en de ordening van ondergronds ruimtegebruik. De situatie in de ondergrond en de noodzaak om regie te voeren is besproken met belangstellenden uit de stad tijdens een informatiebijeenkomst op 30 augustus 2023. De deelnemers aan de bijeenkomst hebben eerst een excursie naar de werkzaamheden in de Haverstraat gemaakt en een presentatie van de problematiek in de ondergrond gekregen. Vervolgens zijn in groepjes wensen en zorgen ten aanzien van bodem en ondergrond geïnventariseerd. De uitkomsten dienden als inbreng in het tot stand komen van de Beleidsnota Ondergrond. Daarnaast is inhoudelijk overleg geweest over een concept-beleidsnota met de provincie, waterschappen (HDSR; AGV) en met netbeheerders (Stedin; Vitens; Eneco; telecombedrijven).

De 'concept-Beleidsnota Ondergrond 2025 – 2035' heeft van 3 februari t/m 16 maart 2025 voor inspraak ter visie gelegen. Tijdens de inspraakperiode zijn informatiebijeenkomsten georganiseerd met Provincie en Waterschappen (19 februari 2025), netbeheerders (4 maart 2025) en bewoners en belangstellenden uit de stad (5 maart 2025). De algemene bijeenkomst voor de stad is gecombineerd met een wandeling naar de werkzaamheden bij de Neude. De inspraakperiode heeft een aantal zienswijzen opgeleverd. Voor de reactienota zie bijlage 2.

Communicatie

Voor besluitvorming in de gemeenteraad informeert het projectteam alle insprekers over de beantwoording van hun inspraakreactie en het besluitvormingsproces. Ook wordt de informatie over besluitvorming en het uiteindelijke besluit teruggekoppeld naar de insprekers en andere belangstellenden, en gepubliceerd op de website https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/beleid-bodem-grondwater-en-ondergrond/nieuw-beleid-voor-ondergrond. Voor vragen is het emailadres: ondergrond@utrecht.nl beschikbaar.

(Niet)Referendabel

De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Beleidsnota Ondergrond 2025 – 2035

Bijlagen informatief
- Reactienota

Beleidsnota Ondergrond 2025-2035



Beschermen, benutten, beheren en beter maken van de ondergrondse ruimte

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Inhoudsopgave









A

Samenvatting 4
A1 Introductie 5
A2 Doelstellingen 8

B

Opgave 12
B1 Kaders 13
B2 Doelstellingen en resultaten 21

C

Monitoring, sturing en verantwoording 45
C1 Voortgang en verantwoording 46
C2 Indicator 48
C3 Risico's 49
C4 Financiën 51

D

Bijlagen 58
D1 De Ondergrond van Utrecht 59
D2 Juridische context 63
D3 Gebiedsgericht Grondwaterbeheer (GGB) 65
D4 Begrippenlijst 67

Voorwoord

Heeft u, net als ik, ook wel eens nieuwsgierig stilgestaan bij grote graaf- of bouwwerkzaamheden? Bij zulke diepe gaten in de grond staat altijd wel iemand te kijken. Dat snap ik helemaal want er is ook veel te zien. De verschillende grondlagen waarop onze stad is opgebouwd, water dat door enorme buizen wordt weggepompt, riool en glasvezel dat wordt gelegd. Op zulke plekken wordt duidelijk hoe druk het onder Utrecht is. Kabels, leidingen, dieren en wortels van bomen: alles zoekt een plek onder onze stad.

De ondergrond van onze stad is van cruciaal belang voor het leven dat we bovengronds hebben. Maar wie heeft de regie over de ondergrond? Bovengronds zijn de regels duidelijk en is er een goed overzicht van verantwoordelijkheden. Ondergronds is er echter veel minder regelgeving en lijkt het wel of iedereen kan doen wat hij wil. Het resultaat is dat we niet goed weten hoe onze ondergrond er precies uitziet, wat soms onbedoelde schade met zich meebrengt. Bovendien maken we niet optimaal gebruik van de ondergrond en dreigt de bodem verstopt te raken door een jungle van kabels en leidingen. Net als bovengronds is er onder de grond niet meer genoeg ruimte om al onze ambities te realiseren. Zo past een warmtenet, een boom of hemelwaterafvoer er niet altijd zomaar bij. Ook verslechtert de kwaliteit van de bodem, bijvoorbeeld door verontreinigingen, graafwerkzaamheden of de aanleg van verharding zoals gebouwen en wegen. Terwijl we gezonde bodems juist hard nodig hebben voor biodiversiteit, klimaatadaptatie en bodemenergie.

Met de Beleidsnota Ondergrond zetten we de eerste stappen naar meer regie voor de gemeente over de bodem van Utrecht. We bieden duidelijke kaders voor het gebruik van de ondergrond en richten ons zowel op efficiënt gebruik als bescherming van de bodemkwaliteit. Dit doen we onder andere door een 3D-model van de ondergrond te ontwikkelen, waarmee we inzicht krijgen in onze ondergrond en welke impact alle plannen hebben. Dit helpt ons de ondergrond beter in te richten en te beheren. Ook willen we met deze beleidsnota zorgen dat nieuwe kabels gebundeld worden aangelegd, zodat ze minder ruimte innemen en duidelijker traceerbaar zijn. Dit creëert tegelijkertijd meer ruimte bovengronds, bijvoorbeeld voor het planten van bomen.

De komende jaren gaan we dus steeds meer ondergronds. Bij alle ruimtelijke plannen die de stad heeft, zal de ondergrond betrokken worden. De bovengrond en ondergrond kunnen we namelijk niet los van elkaar zien; ze vormen samen één (openbare) ruimte. Het zal druk blijven onder de grond. We zullen in de toekomst meer moeten samenwerken met netbeheerders en af en toe voor duurdere oplossingen moeten kiezen om toekomstige kosten of problemen te voorkomen.

Door nu goede keuzes te maken, zal de bodem in de toekomst minder lijken op het Wilde Westen en meer op het Utrecht dat we kennen van boven de grond.

Susanne Schilderman,
wethouder Openbare Ruimte
(van de boven- èn ondergrond)

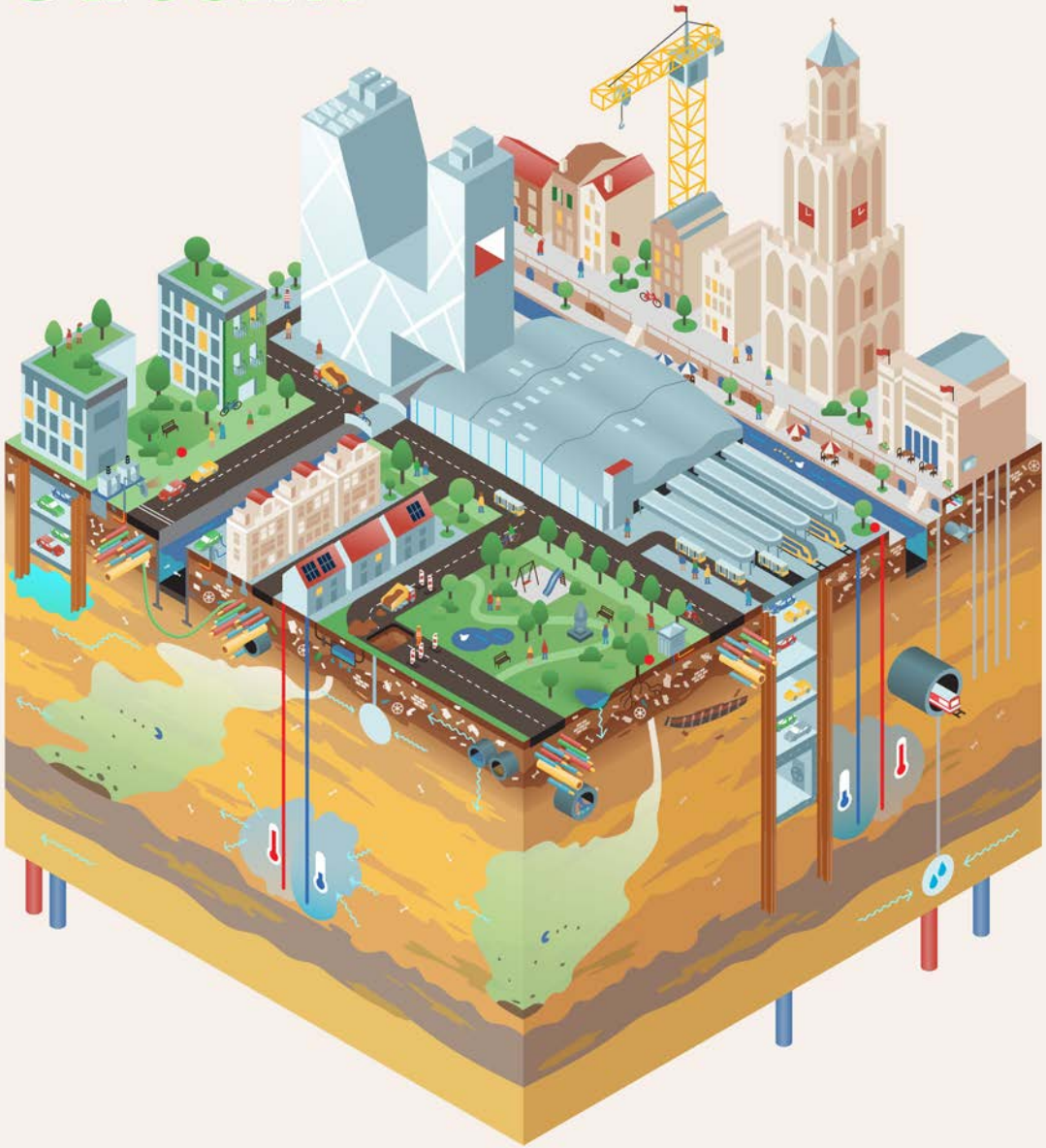


A Samenvatting



Rioolvervanging Ahornstraat (2023)

Hoe diep gaat Utrecht?



A1 Introductie

De druk op de ruimte neemt toe. Ook in de ondergrond. De ondergrondse ruimte is schaars en onze stedelijke activiteiten tasten de natuurlijke kwaliteiten van de bodem soms onomkeerbaar aan. Onze wettelijke taak is om de onder- en bovengrond die samen onze (openbare) ruimte vormen, op zorgvuldige wijze te benutten, te beschermen, beter te maken en te beheren. Deze beleidsnota vormt het kader voor regie op de kwaliteit en gebruik van ruimte in de ondergrond.

Aanleiding

De ondergrond is iets dat er gewoon is: we staan en lopen erop, bomen, planten en dieren leven ervan en ook wij krijgen ons eten en drinkwater uit de grond, bouwen onze huizen en steden op de ondergrond, halen onze waardevolle delfstoffen of energie eruit. Alles wat we niet bovengronds konden of kunnen gebruiken of willen zien (maar wel van nut is voor het functioneren van de stad) stoppen we in de ondergrond: we begraven er onze doden in, leggen er onze riolering, kabels en leidingen voor energie, water of communicatie in, of gebruiken de ondergrondse ruimte voor onze afvalcontainers, parkeerplaatsen, tunnels en kelders.

De veelal onzichtbare ondergrond is een complex natuurlijk systeem dat medebepalend is voor de ontwikkeling van de stad en gezond stedelijk leven voor iedereen. Menselijk handelen heeft echter de natuurlijke kwaliteit van de ondergrond in de stad danig aangetast, bijvoorbeeld met verontreinigingen.[1] We beseffen steeds meer dat wat we nu doen in de ondergrond negatieve, onomkeerbare effecten kan hebben op onze gezondheid [2] en de functies en het gebruik van de ondergrond voor toekomstige generaties. Ook raakt de ondergrond steeds voller waardoor we onze infrastructuur niet meer (gemakkelijk) kwijt kunnen en grote opgaven van de stad (energietransitie; klimaatadaptatie; verstedelijking; digitalisering) niet meer gerealiseerd dreigen te worden. Door menselijk ingrijpen is de ondergrond een duister, weinig geordend rijk geworden vol kabels, leidingen en andere infrastructuur die elkaar steeds meer in de weg zitten.

Tot nu toe worden ruimtelijke plannen veelal ontwikkeld op basis van wat we zien: bovengronds. Wat daarvoor ondergronds geregeld moet worden, wordt vaak beschouwd als technische uitwerking. Het gaat dan om bodem- of waterverontreiniging en noodzakelijke sanering, of een KLIC-melding om de kabels en leidingen bij een herinrichting of ontwikkeling in kaart te brengen. Dit is niet langer houdbaar. Op sommige plekken is het nu al té vol om (boven- en ondergrondse) ambities te realiseren. Wat nodig is, is dat we sturen op de kwaliteit van en het gebruik van ruimte in de ondergrond. Daarbij gaat het om samenhang: tussen boven- en ondergrondse wensen en effecten; tussen gebruik van de ondergrond door opgaven; tussen schaalniveaus (regio; stad; buurt; straat); en tussen korte termijn en lange termijn wensen. Integraal beleid voor regie op de kwaliteit en gebruik van de schaarse ruimte in de ondergrond wordt met deze nota ingevuld.

Wat bedoelen we met ondergrond?
De aarde van de ondiepe bodemlagen onder het maaiveld tot de diepere ondergrond. Grondwater maakt hier ook deel van uit. De definitie van bodem en ondergrond inclusief de diepte is niet altijd even duidelijk afgebakend. Vaak is het gebruik afhankelijk van de context. Dat geldt ook voor deze beleidsnota.
Zie bijlage D4: Begrippenlijst.

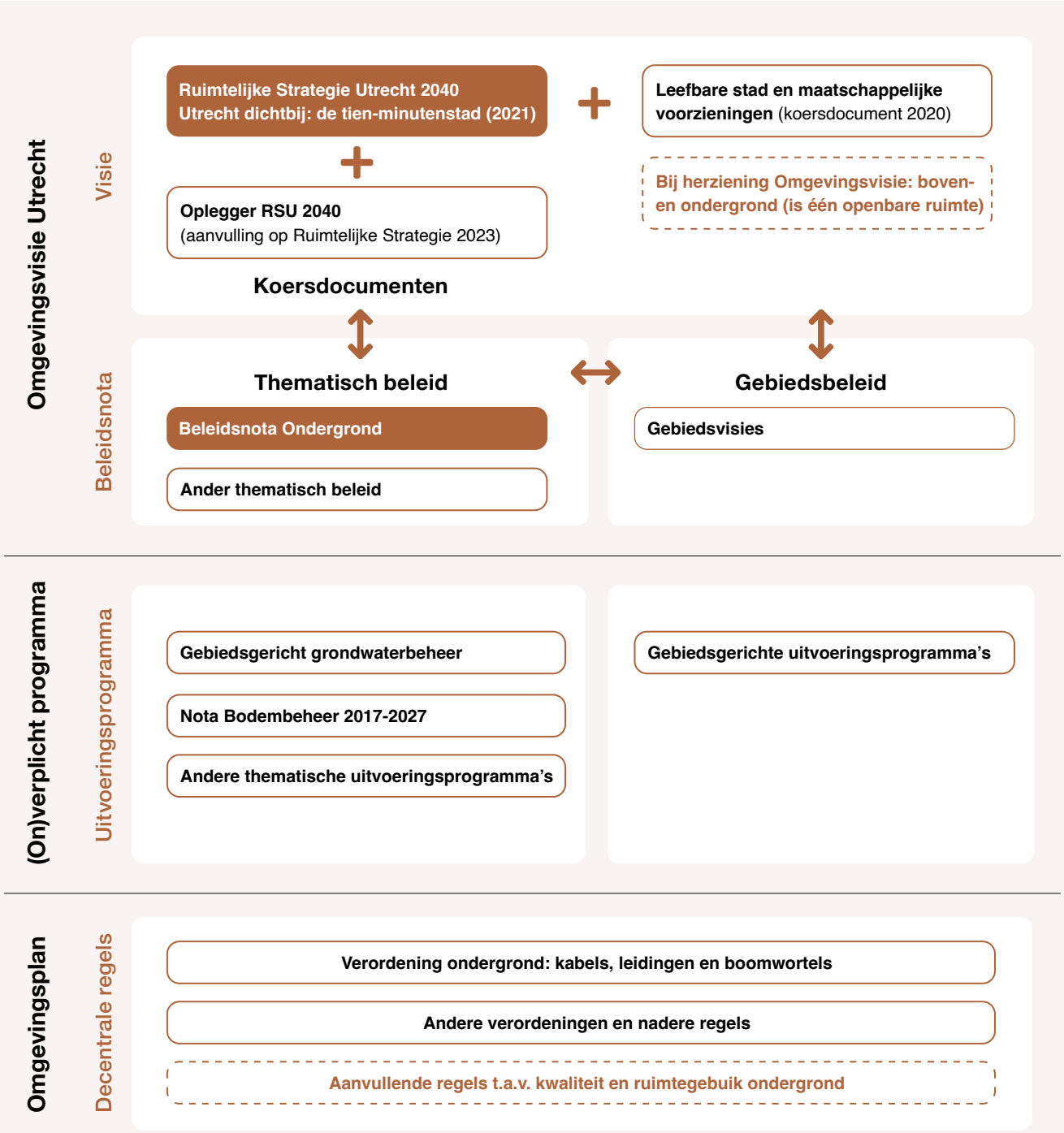
Doel en positie Beleidsnota Ondergrond

Het doel van deze beleidsnota is:

Een kader bieden voor regie op de kwaliteit en gebruik van ruimte in de ondergrond.

De beleidsnota sluit aan bij de opdracht uit de Omgevingswet om een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en goede omgevingskwaliteit te realiseren, en doelmatig te beheren, te gebruiken en te ontwikkelen.[3] Voorts geeft de beleidsnota invulling aan het Rijksbeleid ten aanzien van regie op de ruimtelijke ordening, waarin water en bodem richtinggevend is.[4]

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) wordt het belang van regie op de ondergrond benoemd en summier als sectoraal beleid uitgewerkt. Bij het opstellen van de RSU ontbrak beleid waarin bovengrondse en ondergrondse ruimtelijke ontwikkeling als één openbare ruimte benaderd wordt.[5] Bij een mogelijke actualisatie van de RSU wordt de ondergrond als contramal van de bovengrond opgenomen in de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad.
In het reeds bestaande Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer 2016[6] is een eerste aanzet gegeven voor een visie op duurzaam gebruik van de ondergrond en in de Nota bodembeheer 2017-2027[7] staan regels voor het toepassen van grond. Lokale regels voor bodemenergie-



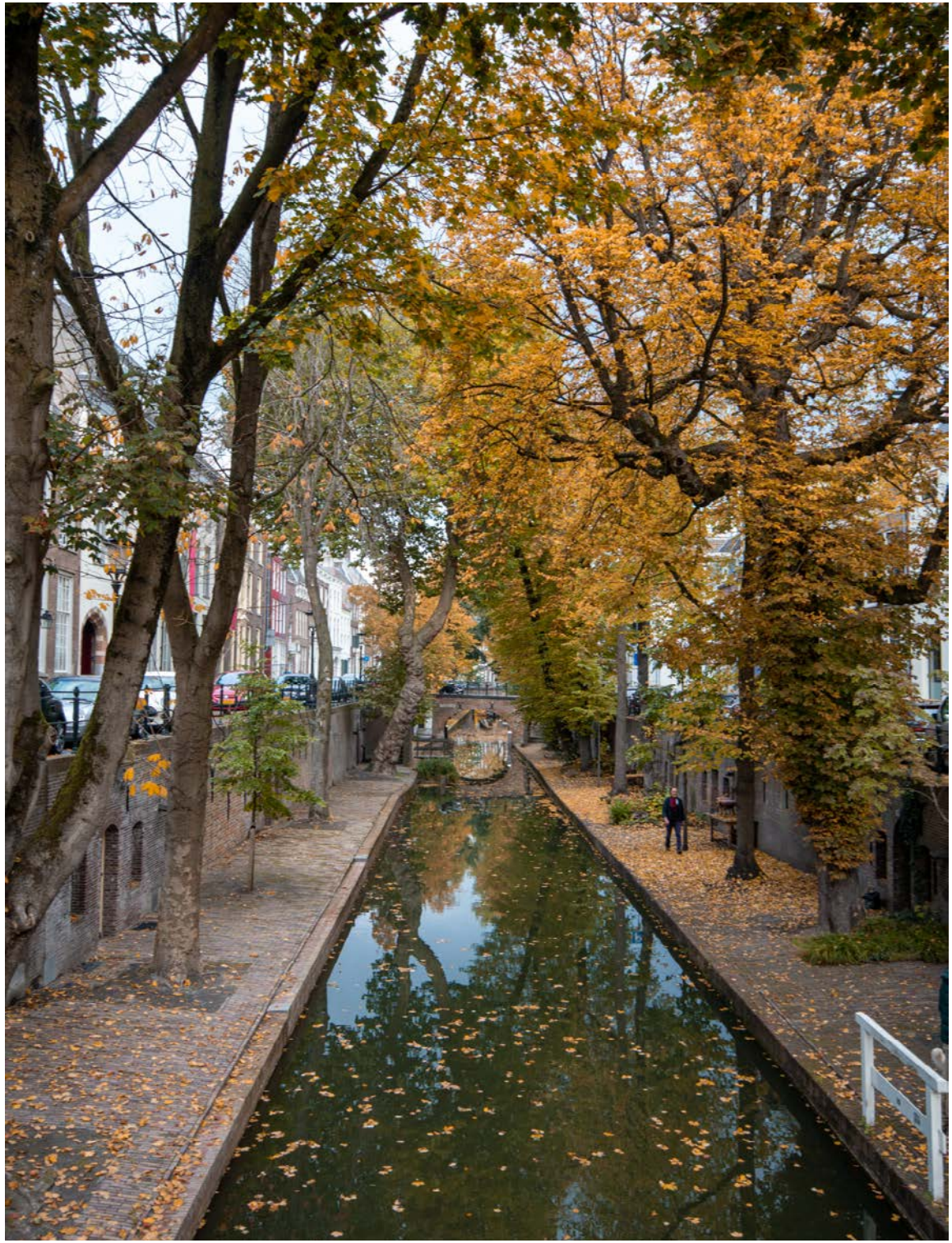
Beleidsnota Ondergrond in relatie tot ander beleid

systemen in interferentiegebieden zijn opgenomen in de Verordening Interferentiegebieden Bodemenergiesystemen gemeente Utrecht 2018.[8] Ook is er een Verordening kabels, leidingen en boomwortels (2022)[9] waarin regels zijn opgenomen voor netbeheerders.
Deze Beleidsnota Ondergrond bevat het overkoepelende beleid voor de wijze waarop wij met de ondergrond omgaan (kwaliteit en gebruik van de ondergrond). Specifieke thema's zijn of worden uitgewerkt in (uitvoerings)programma's, zoals het gebiedsgericht grondwaterbeheer, en in aanvullende regels in het Omgevingsplan. Zie figuur hiernaast. Voor meer details over beleidsterreinen en de relatie met de ondergrond zie hoofdstuk B1.

Tijdshorizon

De tijdshorizon voor de Beleidsnota Ondergrond is 10 jaar. De processen in de ondergrond zijn traag en betreffen langdurige natuurlijke cycli. Ook het realiseren van infrastructurele projecten kost veel tijd. Eenmaal in de ondergrond heeft de ondergrondse infrastructuur een lange tot zeer lange levensduur. Zo kunnen ondergrondse bouwwerken gemakkelijk 100 jaar of langer in de bodem blijven zitten voordat zij vervangen of verwijderd worden.

Het integrale beleid op de ondergrond is nieuw. Het is duidelijk dat de komende jaren ook landelijk en internationaal kennis ontwikkeld wordt over de ondergrond en menselijke ingrepen. Daarom wordt de Beleidsnota Ondergrond tussentijds geëvalueerd en indien gewenst herijkt op basis van de dan aanwezige inzichten (zie hoofdstuk C1).



A2 Doelstellingen

Waarden van de ondergrond

Het beleid voor de ondergrond ontwikkelen we vanuit het belang en betekenis van de ondergrond voor ons als stad, in verleden, heden en toekomst. Dit noemen we waarden:

- De ondergrond is de basis voor het ontstaan en de identiteit van de stad
- De ondergrond is de basis voor een gezonde stad
- De ondergrond is de basis voor het functioneren van de stad

Deze waarden geven richting aan de ambities voor de ondergrond, die in deze beleidsnota zijn uitgewerkt in beleidsdoelstellingen.

Werven en bomen aan de Nieuwegracht, een uitdagende ondergrondse combinatie (2020)



Fundamenten van Kasteel Vredenburg in parkeergarage

A. De ondergrond is de basis voor het ontstaan en de identiteit van de stad

Van oudsher hebben mensen strategische plekken gekozen om zich te vestigen. In Utrecht is dat niet anders. De ondergrond als onderdeel van het natuurlijk systeem heeft de bewoningsgeschiedenis en de vorm van onze stad bepaald. De ondergrond heeft de basis gelegd voor ontwikkeling, structuren en identiteit van onze stad, al zijn we ons daar niet altijd bewust van. Zo is de Rijn van grote invloed geweest op de eerste vestigingsplaatsen van de mens in onze stad. Men ging wonen op de hoge, droge stroomruggen in het landschap. De oudste sporen hiervan - in de dekzanden van het Maximapark - dateren van maar liefst 13.000 jaar geleden. De ondergrond is ons archeologisch bodemarchief, onze spiegel van het verleden.



Bodemleven

B. De ondergrond is de basis voor een gezonde stad

Een gezond en goed functionerend bodem- en watersysteem maakt ‘leven’ mogelijk. Zo bevat de ondergrond mineralen en een voorraad grondwater die essentieel is voor de groei van planten, dieren en mensen, en voor een gezonde stad. De bodem zit vol leven en huisvest organismen zoals bacteriën, schimmels, algen, regenwormen en aaltjes. Bomen en planten wortelen in de bodem en leven in symbiose met het bodemleven. Zo kan het groen zich gezond en robuust ontwikkelen, en zorgen voor schaduw, verkoeling en een aangename, gezonde verblijfsomgeving voor de Utrechters.
De ondergrond helpt ons ook om door ons als mens veroorzaakte vervuiling op te ruimen. In de vorm van organische stof wordt koolstof vastgelegd en kunnen verontreinigingen worden gefilterd en afgebroken.



Rioolvervanging

C. De ondergrond is de basis voor het functioneren van de stad

De ondergrond wordt volop door de stad gebruikt. De bodem geeft ruimte aan en draagt de fundering van gebouwen en wegen waarover we rijden.
De bodem biedt ruimte aan werfkelders, tunnels, parkeergarages en kabels en leidingen voor nutsvoorzieningen. Via de riolering voeren we ons vuilwater af en in de bodem wordt warmte en koude opgeslagen voor duurzame warmtevoorziening.
De natuurlijke eigenschappen maken de stad veiliger (zo helpen ze klimaatproblemen oplossen door waterinfiltratie) en leefbaarder (zonder een gezonde bodem geen robuust groen). In de (diepere) ondergrond vinden we grondstoffen, zoals een belangrijke voorraad grondwater, dat als drinkwater gebruikt kan worden, en geothermische energie. De ruimte en grondstoffen in de ondergrond zijn vitaal voor het functioneren van de stad en duurzame doorontwikkeling in de toekomst.

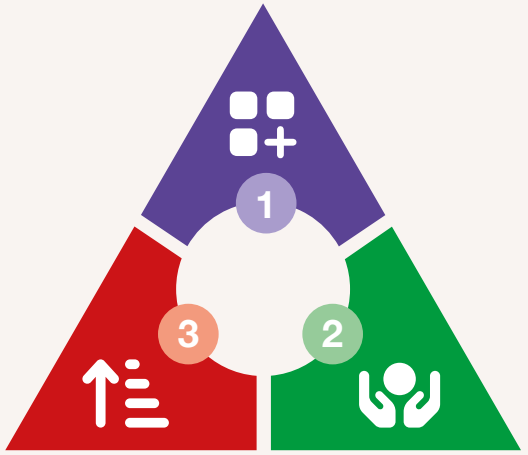


Zicht op de bodem bij herinrichting van het Brederoplein (2024)

Ambities en doelstellingen

De waarden hebben we vertaald in drie ambities en uitgewerkt in 10 doelstellingen.

Ambitie 1
De ondergrond is **integraal onderdeel** van ruimtelijke keuzes



Ambitie 3
Gebruik van de **ondergrondse ruimte ordenen** voor het gezamenlijk realiseren van de opgaven van de stad

Ambitie 2
Bodemkwaliteiten **beschermen** en **verbeteren**

Ambitie 1:
De ondergrond is integraal onderdeel van ruimtelijke keuzes

1.1 Doelmatig gebruik van de ondergrondse ruimte is onderdeel van de afweging bij het ontwikkelen en uitvoeren van ruimtelijke plannen.
1.2 Inzicht in beschikbare ruimte, kwaliteiten, mogelijkheden en kwetsbaarheden van de ondergrond is de basis voor plan- en uitvoeringsprocessen (waaronder UPG).

Ambitie 2:
Bodemkwaliteiten beschermen en verbeteren

2.1 De natuurlijke eigenschappen van de bodem en ondergrond zo veel mogelijk in stand houden en waar nodig verbeteren.
2.2 De (beoogde) inrichting, eigenschappen en waarden van de bodem en ondergrond op elkaar afstemmen.
2.3 Ondiepe ondergrond: in vitale bodem in de hoofdgroenstructuur ingrepen/graven in de ondergrond tot een minimum beperken en de bodemkwaliteit waar mogelijk verbeteren.
2.4 Diepere ondergrond: prioriteit geven aan de bescherming van de grondwaterkwaliteit boven andere functies als deze functies de grondwaterkwaliteit onevenredig aantasten.

Ambitie 3:
Gebruik van de ondergrondse ruimte ordenen voor het gezamenlijk realiseren van de opgaven van de stad

3.1 De huidige en toekomstige tracés of locaties van de ondergrondse hoofdinfrastructuur hebben prioriteit ten opzichte van andere opgaven.
3.2 Natuurlijke momenten aangrijpen om de ondergrond te (her)ordenen.
3.3 In de knooppunten van intensieve verstedelijking de voorkeur geven aan inpandige oplossingen en (verticale) ordening/bundeling van netwerken en objecten.
3.4 Infrastructurele netwerken inrichten volgens voorkeursprofielen (ondergrond en bovengrond).

De doelstellingen worden gemonitord en geëvalueerd als onderdeel van de beleidscyclus (zie hoofdstuk C1). Het beleid ten aanzien van regie op de ondergrond draagt bij aan het realiseren van de doelstellingen van de programma's:

- Aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed
- Ontwikkelen en wonen voor iedereen
- Klimaatvriendelijke stad
- Duurzame bereikbaarheid

Leeswijzer

Deel B van deze beleidsnota bevat de reeds bestaande kaders en een uitwerking van bovenstaande ambities en doelstellingen voor de ondergrond. Ten behoeve van monitoring en verantwoording is in Deel C een indicator beschreven die wordt toegevoegd aan de programmabegroting. Ook zijn de mogelijke risico's en kosten en dekking van het uit te voeren beleid hier beschreven. Deel D bevat bijlagen.

B Opgave



Rioolvervanging in de Haverstraat (2023)



Stad temidden van vier landschappen, uit Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU, 2021)

B1 **Kaders**

In dit hoofdstuk beschrijven we de voor de ondergrond relevante kaders op Europees, nationaal en regionaal niveau, en het beleid binnen onze eigen gemeente.

Europees beleid:
Gezonde bodems in 2050

De Europese Unie heeft een Bodemstrategie voor 2030 gepubliceerd waarin een visie en doelstellingen worden gepresenteerd voor een gezonde bodem in 2050.[10] De EU schat dat 60% van de bodems in Europa niet gezond is door niet-duurzaam beheer en gebruik, overexploitatie en emissies van verontreinigde stoffen. De EU streeft ernaar dat bescherming, duurzaam gebruik en herstel van de bodem in 2050 de norm is. De strategie is onderdeel van de Europese 'Green Deal'.[11] Ook heeft de EU de Kaderrichtlijn Water (KRW) en de Grondwaterrichtlijn (GWR) opgesteld waarin het realiseren en behouden van chemisch schoon en ecologisch gezond oppervlakte- en grondwater als doelstelling is opgenomen. De EU-lidstaten moeten deze gezonde toestand uiterlijk 2027 realiseren.[12]



Voedselbos Rijnvliet (2023)

Juridische context
De Omgevingswet (Ow) is gericht op een integrale benadering van de fysieke leefomgeving. Art. 2.1 lid 1 Ow schrijft voor dat de taken en bevoegdheden op grond van de Omgevingswet uitgeoefend worden met het oog op de doelen van die wet, zie art. 1.3 Ow, tenzij daarvoor specifieke wetgeving bestaat (zoals de Energiewet, Drinkwaterwet, Telecommunicatiewet en de Wet collectieve warmtevoorziening).

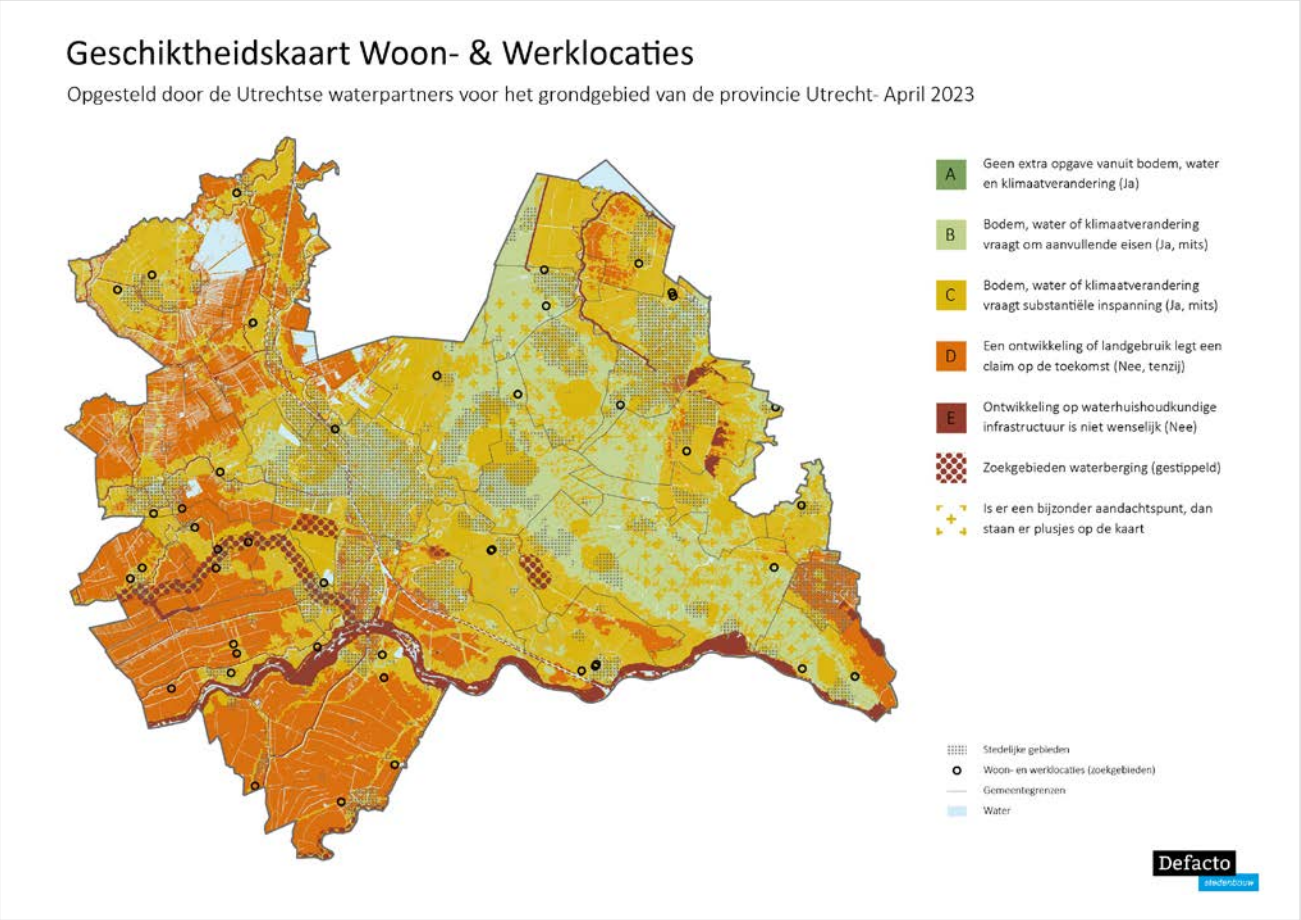
Deze Beleidsnota Ondergrond 2025-2035 maakt onderdeel uit van de Omgevingsvisie Utrecht, waarin rekening wordt gehouden met de doorwerking van de milieubeginselen zoals bepaald is in artikel 3.3 Ow. Het betreft het voorzorgsbeginsel, het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden en het beginsel dat de vervuiler betaalt. Het eigendomsrecht wordt niet beheerst door het omgevingsrecht maar wordt als zakelijk recht beheerst door het privaatrecht. Zakelijke rechten zijn opgenomen in het Burgerlijk Wetboek.

De Beleidsnota Ondergrond schetst de strategische beleidskaders voor de ondergrond binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Utrecht.
De juridische context is nader toegelicht in bijlage D2.

Nationaal beleid:
Water en bodem sturend

Het Rijk kent een aantal beleidskaders[13]: de Structuurvisie Ondergrond (2018), de Nationale Omgevingsvisie (NOVI, 2020), de kamerbrief 'Water en Bodem Sturend (2022) en nader gespecificeerd als 'rekening houdend met water en bodem' in de kamerbrief van 22 oktober 2024, de 'Contourennotitie Nota Ruimte' (2023), de Landelijke Strategie en Interbestuurlijke Uitvoeringsagenda 2023-2024 (2023), het Voorontwerp Nota Ruimte (2024) en de 'Contourennotitie Novi Programma Bodem, Ondergrond en Grondwater' (2024). Deze visie- en beleidsdocumenten constateren de noodzaak om te komen tot een nieuwe aanpak van de ruimtelijke inrichting van ons land. Het gaat er om de uitdagingen van de toekomst in te kunnen passen in balans met de kwaliteit van onze leefomgeving, zowel voor wat betreft de boven- als ondergrond.

De komst van de Omgevingswet (2023)[14] vraagt om de fysieke leefomgeving integraal te benaderen. Het biedt het wettelijk kader voor 'duurzame ontwikkeling, de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu'. De Omgevingswet kent een aantal (gemeentelijke) instrumenten waarmee regie gevoerd kan worden op de inrichting en het beheer van de openbare ruimte (boven- en ondergronds), namelijk de Omgevingsvisie, het (on)verplichte Programma, het Omgevingsplan en de Omgevingsvergunning. De provinciale regels staan in de provinciale Omgevingsverordening, en de waterschapsregels in de Waterschapsverordening.



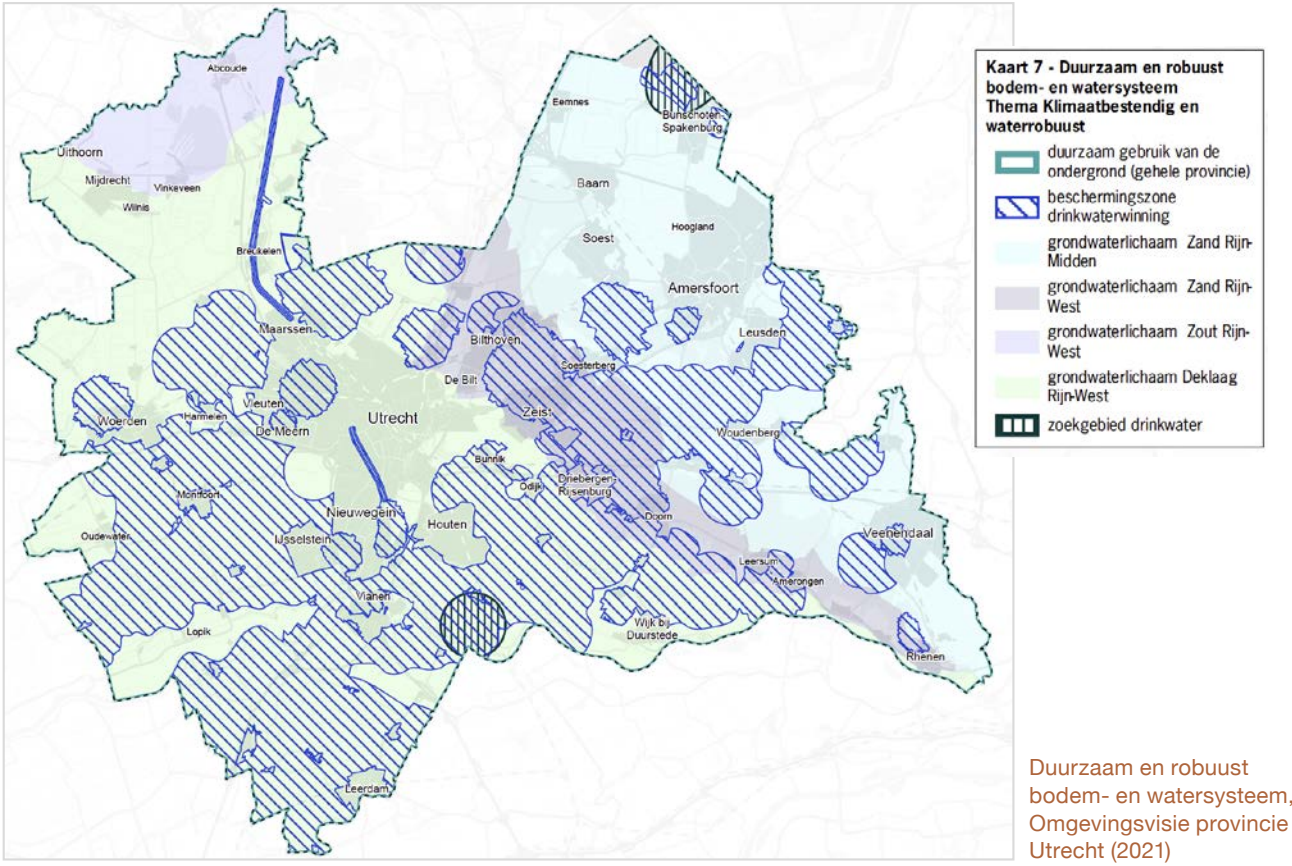
Geschiktheidskaart voor nieuwe woon- en werklocaties, Utrechtse waterpartners (2023)

Er is een aantal wetten die geen onderdeel van de Omgevingswet uitmaken en wel grote ruimtelijke impact hebben, zoals de Energiewet[15], Drinkwaterwet[16], Telecommunicatiewet[17] en de Wet collectieve Warmte[18]. Deze wetten betreffen essentiële fysieke boven- en ondergrondse elementen die het mogelijk maken dat onze maatschappij draait, denk daarbij aan kabels en leidingen en overdrachtstations. Doordat deze functies nu buiten de Omgevingswet vallen, missen gemeentes een adequaat instrumentarium om goed te kunnen sturen op de ruimtelijke inpassing van deze elementen.[19] Zo is in de Telecomcommunicatiewet een absolute gedoogplicht opgenomen voor de aanleg van telecominfrastructuur.

Regionaal beleid:
Een duurzaam en robuust bodem- en watersysteem

De provincie Utrecht sluit zich aan bij de visie van het Rijk, met als doel een veerkrachtig water- en bodemsysteem te creëren. Eén van de uitgangspunten van de Omgevingsvisie van de provincie Utrecht is het efficiënt benutten van de schaarse ruimte. Voor opgaven als verstedelijking en de energietransitie is veel ruimte nodig. Om alle opgaven een plek te geven kiest de provincie voor het concentreren en slim combineren van functies. Het aansluiten bij de ondergrond en bij bestaande of nieuwe netwerken heeft de voorkeur.

De provincie streeft naar een ‘duurzaam en robuust bodem- en watersysteem’ waarbij het onder andere de ambitie is om in 2050 veerkrachtiger om te gaan met neerslag en droogte; te komen tot duurzaam gebruik en boven – en ondergrondse afstemming van gebruik zodat de juiste functie op de juiste plek ligt; veilig, verantwoord en duurzaam bodemenergie te leveren; waterkwaliteit te beschermen en te verbeteren; en voldoende en schoon drinkwater te garanderen.[20] Het provinciale Bodem- en waterprogramma 2022-2027 bevat een uitwerking van ambities voor de bodem en het water uit de provinciale Omgevingsvisie. Ook de provinciale Omgevingsverordening is onderdeel van de relevante kaders, met onder andere regels voor grondwaterbescherming rondom drinkwaterwinningen, die van invloed zijn op mogelijkheden voor bijvoorbeeld bodemenergie.



Duurzaam en robuust bodem- en watersysteem, Omgevingsvisie provincie Utrecht (2021)

De gemeente is dagelijks beheerder van de kleinere watergangen. De waterschappen beheren de ‘grote watergangen’ van de stad zoals de grachten, de Kromme Rijn en de Vecht. Ze zijn overal peil- en waterkwaliteitsbeheerder en zijn als waterbeheerder bevoegd gezag voor alle regionale watergangen. De gemeente Utrecht heeft te maken met de waterschappen Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) en, in een klein deel van het grondgebied in het noordwesten, Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV).[21] Rijkswaterstaat is beheerder van de watergangen met nationale functie, zoals het Amsterdam Rijnkanaal.

HDSR streeft ‘naar een goed gebalanceerd ecologisch gezond en robuust watersysteem in een klimaatbestendige regio…’[22] HDSR heeft in zijn waterbeheerprogramma onder andere doelen geformuleerd ten aanzien van de thema’s gezond water (waterrobuust en klimaatbestendig, tegengaan bodemdaling, grondwater, en biodiversiteit). De ambitie is om grondwater nog meer een

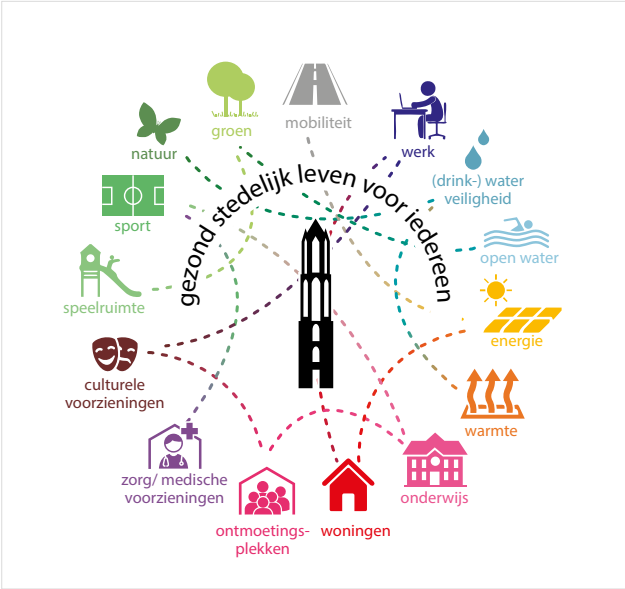
integraal onderdeel te maken van strategische en operationele beslissingen, en daarin samen te werken met onder andere gemeentes. Het gaat om een (kwalitatief) goede grondwatervoorraad door onder meer aanvulling en -onttrekking in balans te krijgen, grondwaterkennis vergroten, grondwater verankeren in plannen en beleid en een visie vormen op actief grondwaterbeheer.

Waterschap AGV beschrijft in het 'Waterbeheerprogramma 2022 – 2027' de thema's: a) gezond afvalwater; b) gezond water; c) voldoende water; d) waterveiligheid; e) genieten van water; en f) wettelijke taken en maatschappelijke opgaven.[23] Onder het laatste thema werkt Waterschap AGV aan de aanpassing van ons watersysteem aan het veranderende klimaat, afremmen van bodemdaling; geschikt maken van oevers, bermen en dijken voor planten en dieren, rekening houden met water en klimaat bij bouwprojecten, en toewerken naar een circulaire economie.

Vanuit ieders taken en bevoegdheden werken de gemeente, provincie en waterschappen samen om de doelstellingen te bereiken.

Utrechts beleid: **Groei in balans**

De Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 beschrijft de belangrijkste opgaven van de stad[24], zoals verstedelijking met zes stedelijke knooppunten, vergroening, mobiliteit, energie-efficiëntie en circulariteit. In de oplegger bij de RSU (2023)[25] wordt gesteld dat groei van de stad geen doel op zich is en in balans moet zijn met de kwaliteit en leefbaarheid van de stad waarbij ook rekening gehouden moet worden met regie op de ondergrond. De opgaven zijn uitgewerkt in verschillende thematische en gebiedsgerichte beleidsdocumenten.[26]
De RSU erkent het belang van de ondergrond voor de ontwikkeling van de stad en het oplossen van de verschillende opgaven. De RSU constateert dat de toenemende vraag naar ruimte voor klimaatadaptatie, energietransitie en digitalisering de druk op het gebruik van de ondergrond steeds groter maakt.[27] Zo groot dat het mogelijk gevolgen heeft voor het natuurlijke bodem- en watersysteem.
In de RSU krijgt de gemeente een meer nadrukkelijke regierol wat betreft de balans tussen het beschermen en benutten van de ondergrond. De RSU benoemt vier principes waarbij de boven- en ondergrond op elkaar worden afgestemd bij planvorming:

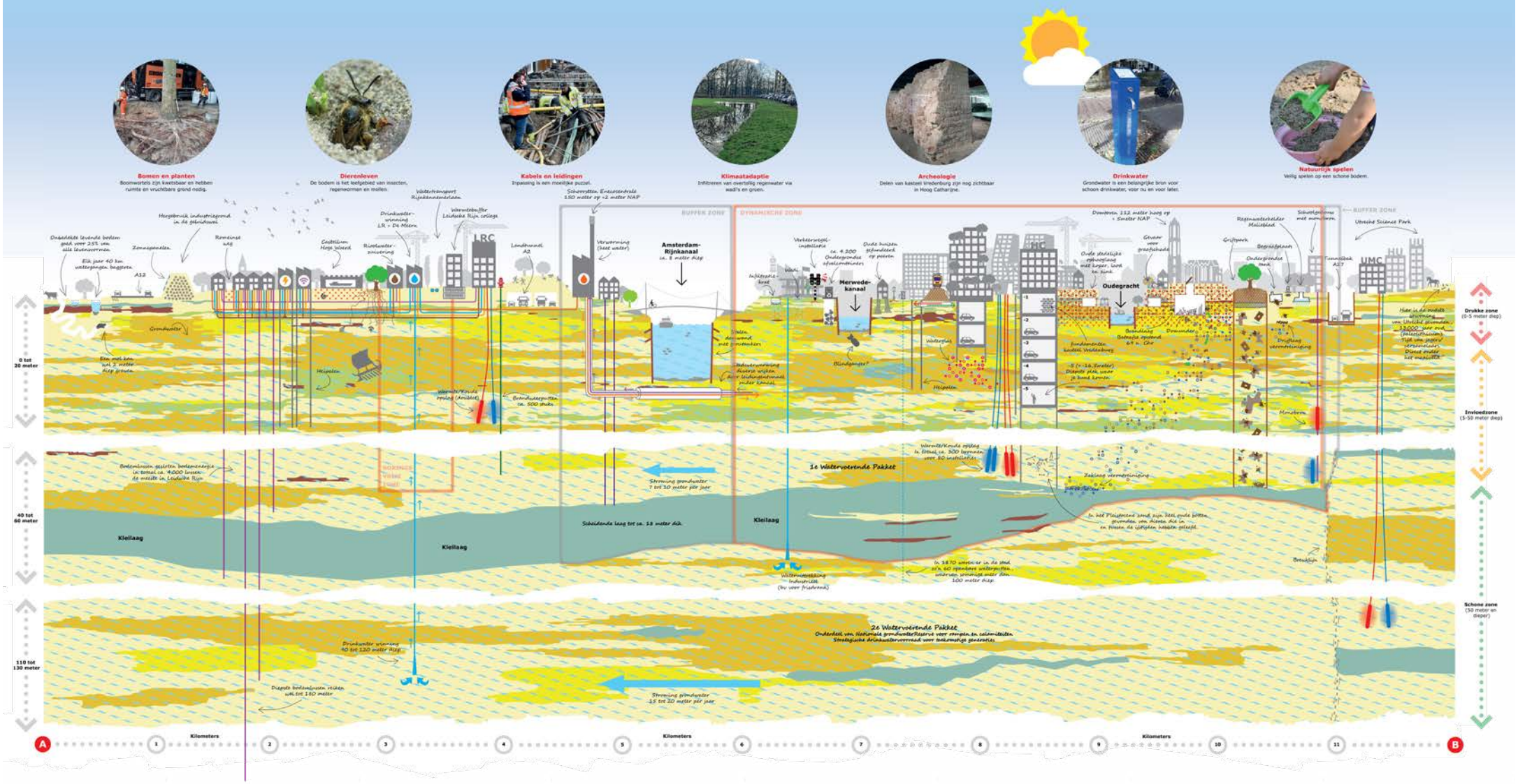


Gezond stedelijk leven voor iedereen

1. Het matchen van bovengronds ontwerp met de ondergrond;
2. Het zoveel mogelijk op elkaar afstemmen van opgaven en het maken van slimme combinaties waarbij de ondergrondse en bovengrondse ruimtebehoeften geïntegreerd zijn meegenomen;
3. Het benutten van de natuurlijke eigenschappen van de ondergrond (bijvoorbeeld voor infiltratie) en het beschermen van deze eigenschappen;
4. Het ontwerpen van ingrepen in de ondergrond die robuust, flexibel en toekomstbestendig zijn.

Durf je mee ondergronds te gaan?

Een bodemdoorsnede van Utrecht van west naar oost



Doorsnede Ondergrond Gemeente Utrecht

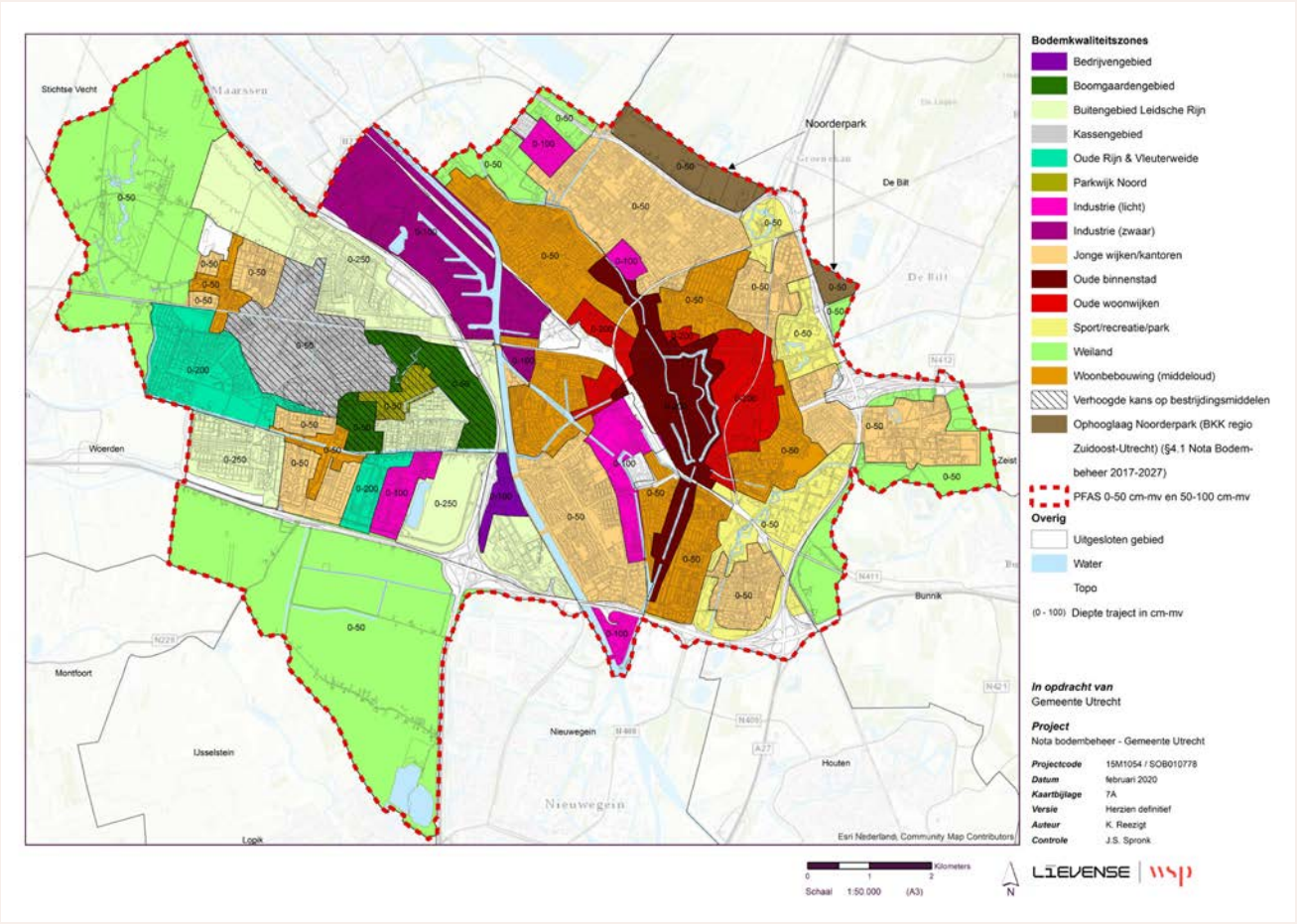
Gemeentelijk beleid dat raakt aan de ondergrond

Bij het opstellen van deze Beleidsnota Ondergrond, beschikt de gemeente Utrecht over thematisch beleid en uitvoeringsprogramma's die de ordening van functies in de ondergrond raken. Deze documenten zijn veelal opgesteld voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet. De Beleidsnota Ondergrond is een integraal en richtinggevend kader om de ondergrond te kunnen ordenen. Thematische beleidsnota's en uitvoeringsprogramma's blijven van toepassing.

- **Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer (2016)** is gericht op het beschermen en benutten van de kwaliteit van het grondwater, met name om de verspreiding van historische grondwaterverontreiniging te voorkomen.[28] In dit document is een eerste visie op de ondergrond geformuleerd (zie bijlage D3).
- **Nota Bodembeheer 2017-2027** heeft kwaliteiten van de bodem in kaart gebracht (ontgraving en toepassingskaarten) en beschrijft voorwaarden voor de toepassing van grond (zowel gebiedseigen grond (verantwoord hergebruik) als grond van 'buiten').[29]
- **Visie Water en Riolering Utrecht (2022)**[30] zet in op een gezond, robuust en toekomstbestendig water- en rioleringssysteem voor iedereen, rekening houdend met o.a. het veranderende klimaat en structurele grondwateroverlast. In de visie is een voorkeursvolgorde voor verwerking van hemelwater opgenomen. Ook is de vervangingsopgave beschreven. Gekoppeld aan de Visie Water en Riolering is er een Programma Water en Riolering waarin elk jaar de voorgenomen activiteiten, kosten en financiering zijn opgenomen.
- **Visie Klimaatadaptatie (2022)**[31] waarin beleid geformuleerd is om als Utrecht in 2050 klimaatbestendig te zijn en onze kwetsbaarheden te hebben aangepakt. Hoofddoel is het zoveel mogelijk voorkomen van maatschappelijke ontwrichting en onomkeerbare schade. Om een aangename stad te blijven om te wonen, werken en te verblijven zet Utrecht onder meer in op de sponswerking van de bodem en vergroening.
- **Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (2016)**[32] als integraal beleid voor gebruik, inrichting en beheer van de openbare ruimte. De kadernota benoemt de samenhang tussen boven- en ondergrondse openbare ruimte, en de noodzaak van ontwikkeling van regie en een afwegingskader dat onderdeel vormt van de planprocessen.
- **Nota Beheer Openbare Ruimte (2021)**[33] schetst een strategie voor 'ontwikkelend beheer' om toekomstbestendige, denk aan klimaatadaptieve, aanpassingen te doen bij de vervangingsopgave van infrastructuur in de stad (zoals de vervanging van riolering).
- **Groenstructuurplan Utrecht, Stad en land verbonden (2007) en Actualisatie groenstructuurplan Utrecht 2017-2030 (2018)**[34] waarin het beleid staat om de stad te vergroenen, de ecologische, recreatieve en landschappelijke kwaliteit te vergroten en het groen in de stad te gebruiken voor een gezonde stad en klimaatadaptatie.
- **Bomenbeleid Utrecht (2009/2018)**[35] met regelgeving voor beheer, behoud en ontwikkeling van bomen, en de hoofdbomenstructuur.
- **Transitievisie Warmte deel 1 en 2 (2021)**[36] waarin staat hoe bestaande huizen en gebouwen in Utrecht geleidelijk kunnen overgaan naar nieuwe vormen van warmtevoorziening. Hierin worden warmtenetten als een logische oplossing voor een groot deel van de stad benoemd. Ook worden bodemenergie en aardwarmte als opties benoemd.
- **Grondstoffennota (2020)**[37] waarin een systeem van afvalinzameling met ondergrondse containers is opgenomen.
- **Visie Digitale Stad 2021-2025**[38] waarin staat dat de gemeente streeft naar een goede basisinfrastructuur voor verbinding met internet voor inwoners en bedrijven.
- **Mobiliteitsplan 2040**[39] bevat beleid hoe we de stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar maken voor iedereen. Het mobiliteitsplan beschrijft onder andere de mobiliteitsnetwerken voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en de auto.
- **Erfgoednota (2021)**[40] waarin beschreven is dat erfgoed één van de structurerende elementen voor een toekomstbestendige stad is, door het erfgoed (incl. archeologie en historische (water) structuren) zichtbaar en herkenbaar te maken.

Gemeentelijke regels ondergrond

De gemeente heeft specifieke regels voor het gebruik van een deel van de ondergrond die in de toekomst onderdeel uitmaken van het Omgevingsplan.[41] We noemen er enkele. Voor de ondiepe ondergrond is er een Verordening Kabels, Leidingen en Boomwortels (2022)[42] als sturingsinstrument, aangevuld met de Nadere Regel (Handboek) Kabels en Leidingen[43]. Voor richtlijnen bij de inrichting van de openbare ruimte is er Handboek Openbare Ruimte.[44] Er zijn regels voor de inzameling van afvalwater en hemelwater, bijvoorbeeld voor de lozing van spoelwater van open WKO-systemen op de riolering.[45] Verder bestaan er regels voor grondwerk ten aanzien van archeologische waarden in de archeologieverordening.[46] De gemeente kent een Verordening Interferentiegebieden Bodemenergiesystemen gemeente Utrecht 2018[47]. In deze verordening staan lokale regels ter voorkoming van interferentie tussen gesloten en tussen gesloten en open bodemenergie-systemen onderling of anderszins ter bevordering van een doelmatig gebruik van bodemenergie. In deze verordening zijn interferentiegebieden aangewezen waar deze lokale regels gelden.



Bodemkwaliteitszones in de toplaag van de bodem, net onder het maaiveld (nota Bodembeheer, 2020)



B2 Doelstellingen en resultaten

In dit hoofdstuk beschrijven we de urgentie voor beleid en de ambities en beleidsdoelstellingen voor de ondergrond. We eindigen met een overzicht van activiteiten voor uitwerking van het beleid en een aanzet voor een afwegingskader.

Jan is de Man- streetart
Amsterdamsestraatweg
(2024)

Urgentie voor beleid voor de ondergrond

Utrecht heeft een omvangrijke verstedelijkingsopgave.[48] De stad groeit van zo'n 370.000 inwoners in 2024 naar zo'n 470.000 inwoners in 2040. Dit betekent dat er tot 2040 meer dan 52.000 woningen bij moeten komen.[49] Daarnaast zit de stad midden in een transitie om duurzame energiebronnen te gaan gebruiken, het warmtenet uit te breiden en het elektriciteitsnetwerk te verzwaren. Het veranderende klimaat vraagt investeringen om de stad aan te passen aan periodes van extreme weeromstandigheden. De stad wil door vergroening en door veranderingen in de manier waarop we ons verplaatsen (mobiliteit) een gezonde leefomgeving creëren. Tegelijkertijd werken we aan een schonere bodem en grondwater, streven we naar hoge ruimtelijke kwaliteit en koesteren van ons boven- en ondergrondse erfgoed.

Deze ruimtelijke ambities hebben gevolgen voor de inrichting, gebruik en kwaliteit van de ondergrond. Sterker nog: ze hebben de ruimte in de ondergrond nodig om gerealiseerd te kunnen worden. Terwijl we nu al merken dat de ondergrond 'vol' loopt. We stoppen meer objecten in de ondergrond terwijl we er bijna niets uit halen. Er is simpelweg niet overal ruimte in de ondergrond voor alle ambities. Lange tijd gold de wet van de sterkste en snelste: 'wie het eerst komt die het eerst maalt'.[50] Daarbij wordt van oudsher vanuit een thematische insteek een beperkte afweging in samenhang gemaakt in relatie tot andere opgaven die ook om ruimte in de ondergrond vragen.

Opgaven van de stad in relatie tot de ondergrond in enkele getallen

Het gaat de komende 20 jaar onder meer om de aanleg van onderstaande opgaven (schatting).

100.000
glasvezelaansluitingen

90.000
huisaansluitingen op collectieve warmtevoorziening

1.500
laadpalen

240.000 m
hoogspanningsnet

1.100.000 m
middenspanningsnet

3.000.000 m
laagspanning

3
hoogspannings-stations
(Oudenrijn, Lage Weide en Merwedekanaal)

9
onderstations van Stedin
(50/10 of 50/21 kV)

1.520
trafohuisjes (elektriciteit) **en warmtestations** (warmtenetten)

2.000
WKO-bronnen

450.000 m
gescheiden riool

Ondergrondse sneltram
(wellicht)

400
ondergrondse afvalcontainers

60.000
bomen

Noot:
1. De impact van de verschillende opgaven op de ondergrond kan anders zijn: het gevolg van de aanleg van één tramlijn is bijvoorbeeld heel anders dan die van één boom of één laadpaal.
2. Het middenspanningsnet (spanning 1.000-20.000 volt), gevoed door het hoogspanningsnet, levert stroom aan het laagspanningsnet in onze woningen en kantoren.

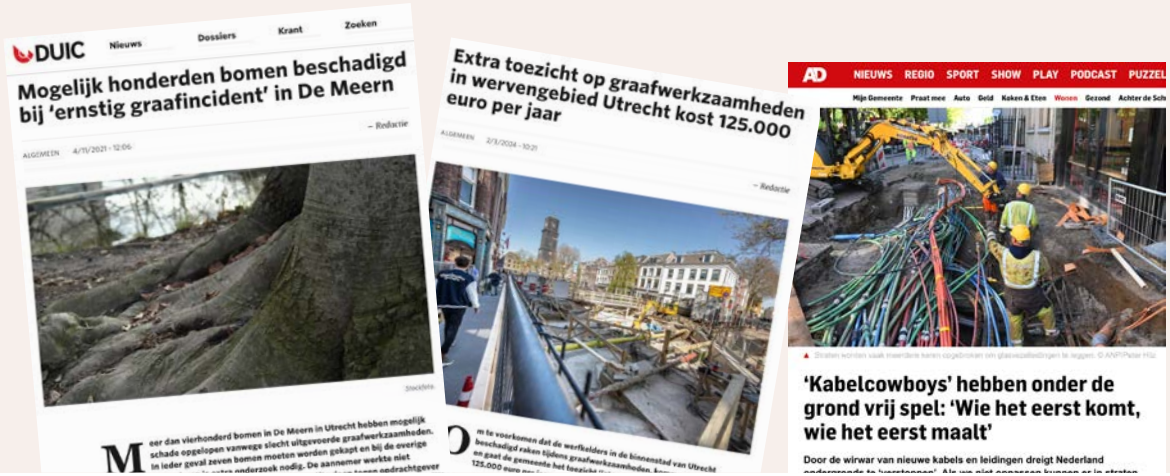
Tegelijkertijd raken de natuurlijke kwaliteiten van de ondergrond aangetast door menselijk ingrijpen. Bij intensief gebruik neemt de kwaliteit, en daarmee de functionaliteit, van de ondergrond af. Dat wil zeggen dat we minder mogelijkheden hebben om de natuurlijke eigenschappen van de bodem te behouden en te gebruiken voor ons leven in de stad. Zo is door ons eeuwenlange gebruik de ondergrond en het grondwater op veel plekken sterk verontreinigd en kost het ons grote inspanningen om gezondheidsrisico's voor mens, plant en dier beperkt te houden.[51] Ook worden grondwaterstromen beïnvloed door bijvoorbeeld ondergrondse parkeergarages (damwanden) en bebouwing (afdekking van de bodem) en verdwijnt er steeds meer natuurlijke bodem. Nieuwe inzichten maken duidelijk hoe belangrijk de kwaliteiten van de ondergrond zijn voor het leven in de stad[52]. We hebben de ondergrond alleen maar méér nodig om onze ambities te realiseren, bijvoorbeeld voor bodemenergie, drinkwater en klimaatadaptatie ('ecosysteemdiensten'). Kortom, de complexiteit in de ondergrond neemt met alle nieuwe opgaven toe en de kwaliteiten worden aangetast en daarmee de samenhangende gebruiksfuncties. En daarbij groeien faalrisico's bij het realiseren van opgaven, bijvoorbeeld doordat ingrepen elkaar in de ondergrond beïnvloeden (wat soms pas jaren na de ingreep merkbaar wordt). Deze situatie vraagt om regie met kaders om de ondergrond in balans te beschermen en te benutten. De Omgevingswet richt zich op een integrale afweging in de leefomgeving (onder- en bovengrond) en het ruimtelijk ordeningsbeleid van het Rijk neemt het bodem- en watersysteem als basis. Dit onderstreept de noodzaak om gemeentelijk beleid op de ondergrond te ontwikkelen.[53]

Faalkosten

De gemeente houdt calamiteiten in de ondergrond en kosten als gevolg daarvan niet systematisch bij. Er zijn geen cijfers van. Calamiteiten worden veelal opgelost binnen projecten en niet apart zichtbaar gemaakt. Wel zijn enkele calamiteiten bekend, zoals een 'vergeten gasleiding' bij de bouw van Tivoli-Vredenburg die de gemeente 6 miljoen euro kostte. Dat kwam doordat de informatie over de ondergrond niet op tijd, compleet en op de juiste plek beschikbaar was.

Ook landelijk zijn de faalkosten punt van aandacht. De belangrijkste faalkosten zijn gerelateerd aan problemen in de ondergrond. In Nederland ligt ruim 1,7 miljoen kilometer aan kabels en leidingen onder de grond. Het gaat om leidingen voor water, gas en olie, en om kabels voor onder meer elektriciteit en dataverkeer. In 2020 ontstond er bij 5,9 % van de ongeveer 770.000 graafwerkzaamheden schade aan kabels en leidingen. Dat zijn ruim 45.000 gevallen. Dit betekent een directe schadepost van zo'n € 38 miljoen per jaar voor het bedrijfsleven. Bovendien kan die schade gevaarlijk zijn, zoals een gaslek, of overlast geven, zoals uitval van elektriciteit, water, gas of telefoon.[54]

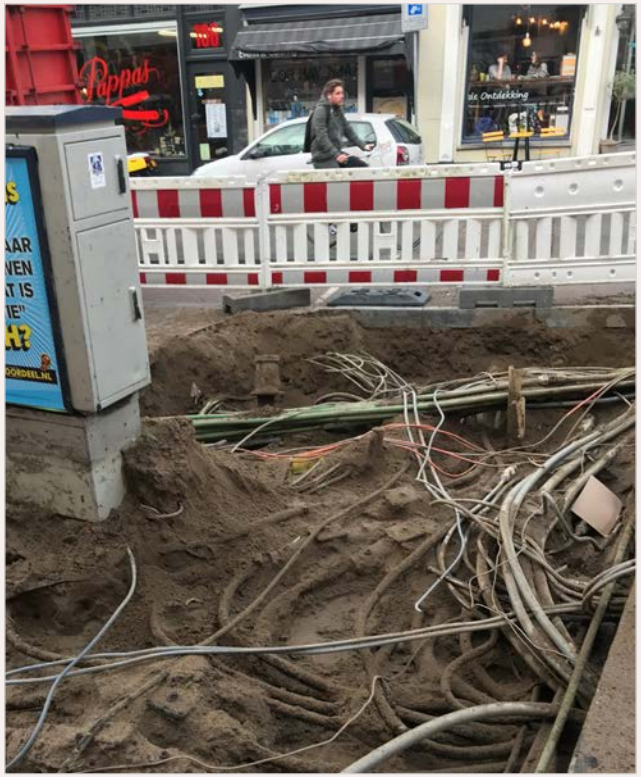
Veel budgetoverschrijdingen in uitvoeringsprojecten worden veroorzaakt door problemen met de ondergrond. Dit was mede aanleiding voor het opzetten van de BRO, de Basisregistratie Ondergrond, een miljoenen kostende investering in een basisregistratie van ondergronddata. De Wet basisregistratie ondergrond is van kracht sinds 1 januari 2018.



Druk op de ondergrond in de stad

Voor de hele stad is in gebiedjes van 100 x 100 meter bepaald hoe groot de ‘druk’ is op de ondiepe ondergrond (globaal 0-5 meter diep). Er is geïnventariseerd hoeveel openbare ruimte er is en wat de bestaande én toekomstige ondergrondse functies, objecten en opgaven per gebied zijn (doorkijk tot 2040). Dat kan gaan om heel verschillende functies, met ook een variërende invloed op de complexiteit. Voorbeelden: bestaande en nieuwe leidingen, bomen, brandweerputten, warmte- en koudeopslag, maar ook zoekgebieden voor nieuwe transformatorhuisjes, warmtenetten, archeologische waarden of grondwatermeetpunten. Per gebiedje van 100 x 100 meter varieert het aantal functies of objecten van enkele tot 38.

Wat opvalt, is dat in het grootste deel van de stad veel (ondergrondse) functies, objecten en opgaven bij elkaar komen. Dit maakt dat de ondergrond bij elke ontwikkeling een rol zal spelen en (de ordening van) de ondergrond medebepalend is voor het realiseren van ambities. Omdat niet ieder gebied hetzelfde is, zal per ontwikkeling moeten worden ingezoomd op de precieze situatie in de ondergrond, om te kunnen bepalen hoe daarmee om te gaan.

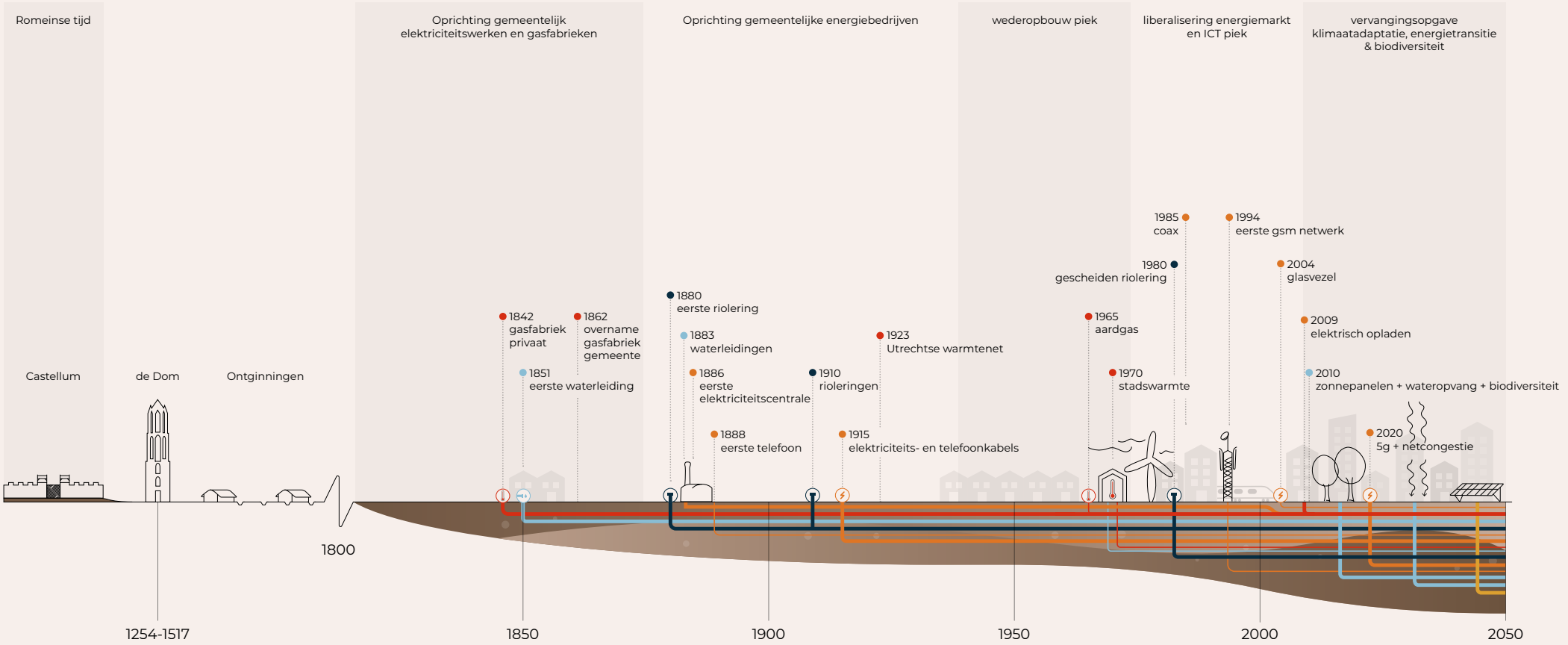


Spaghetti van kabels en leidingen in de Voorstraat (2020)



Druk in de ondergrond - Posad Maxwan (2023)

Tijdlijn van de ondergrond



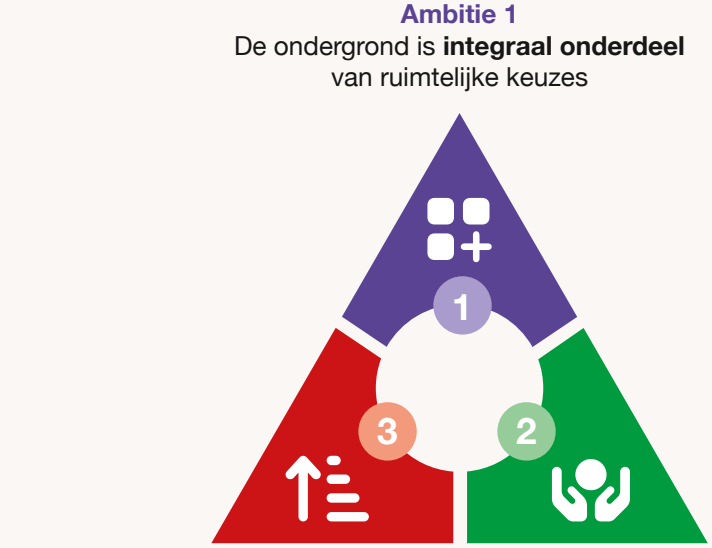
Ambities en doelstellingen voor de ondergrond

De erkenning van de waarden van de ondergrond en de urgentie om regie te voeren op het duurzaam beschermen en gebruiken van de ondergrond vormen de basis voor de ambities en doelstellingen van beleid op de ondergrond.

- **Ambitie 1: De ondergrond is integraal onderdeel van ruimtelijke keuzes.**
  Bij deze ambitie is het uitgangspunt dat er één (openbare) ruimte is, bestaande uit de bovengrond èn de ondergrond, waarin de stad zich ontwikkelt.

- **Ambitie 2: Bodemkwaliteiten beschermen en verbeteren.**
  Bij deze ambitie ligt het accent op de kwaliteiten die de bodem en ondergrond hebben. Zie bijlage D1 voor regulatie-, productie-, draag- en informatiekwaliteiten van bodem en ondergrond.

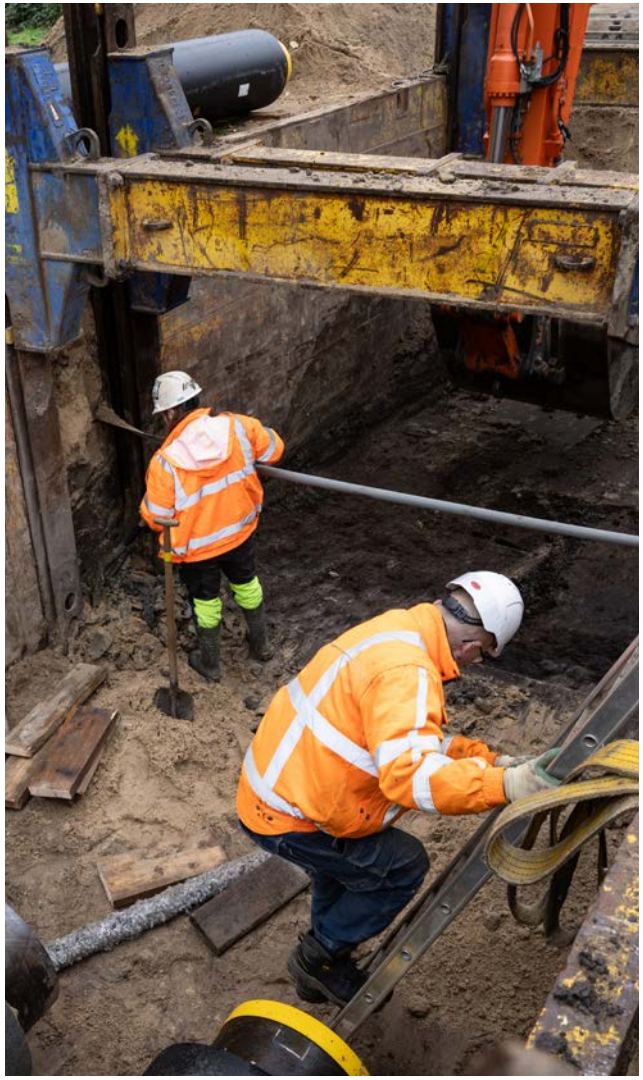
- **Ambitie 3: Gebruik van de ondergrondse ruimte ordenen voor het gezamenlijk realiseren van de opgaven van de stad.**
  Deze ambitie gaat over de ruimte bij inrichting van de ondergrond, met name over ruimte voor de infrastructuur die onder de grond is aangelegd.



Ambitie 1: **De ondergrond is integraal onderdeel van ruimtelijke keuzes**

Huidige situatie: wat doen we nu

- Bovengrondse ruimtelijke keuzes vragen ondergrondse ruimte. De ondergrondse ruimtevraag of kwaliteit wordt niet vanzelfsprekend meegewogen bij de bovengrondse ruimtelijke keuzes.
- Opgaven (verstedelijking; vergroening; klimaatadaptatie; energieopwekking en -distributie; mobiliteitsnetwerken) komen elkaar ondergronds tegen en kunnen door gebrek aan ruimte en onderlinge competitie niet (volledig) gerealiseerd worden. De focus op (thematische) benutting van de ondergrond is niet gericht op samenhang tussen opgaven en op een integraal langetermijnperspectief. Dit heeft geleid tot vermindering van bodem-kwaliteiten en daarmee samenhangende functies zoals bijvoorbeeld waterinfiltratie, grondwaterkwaliteit, biodiversiteit.
- Oplossingen worden nu ad-hoc op projectniveau gezocht zonder inzicht in gevolgen op ruimtegebruik op verschillende schaalniveaus (regionaal; stedelijk; gebied; straat), zonder helderheid over het tijdsperspectief van ruimtereserveringen, en zonder inzicht in mogelijk gebruik of mogelijke aantasting van eigenschappen van de ondergrond waarvan herstel kostbaar is.



Aanleg warmtenet, Marnixlaan (2024)

Toekomstige situatie: wat gaan we anders doen

De ondergrond en bovengrond vormen één geïntegreerd en samenhangend onderdeel van de ruimtelijke plannen doordat we:

1. Sturen op samenhang van ontwikkeling van boven- en ondergrond op stedelijk, gebieds- en straatniveau (strategisch; tactisch; operationeel)
2. Sturen op gebalanceerd gebruik van ruimte en kwaliteiten van de ondergrond (zowel fysiek als cultuurhistorisch)

Alle opgaven van de stad hebben hierin een plek. We denken en ontwerpen in 3D. We houden ook rekening met de ‘4de D’, dat wil zeggen de toekomstige effecten, opgaven en belangen. Dit doen we door de ondergrond en ondergrondse thema’s vanaf de eerste ontwikkeling mee te nemen in ontwerpen of beleidsvoornemens. Zo verminderen we de kans op afwenteling van risico’s en kosten van één beleidsthema op een andere en/of op toekomstige generaties.

Voor eenduidige sturing op de boven- en ondergrond zijn aanpassingen in organisatie, werkprocessen en instrumenten noodzakelijk.

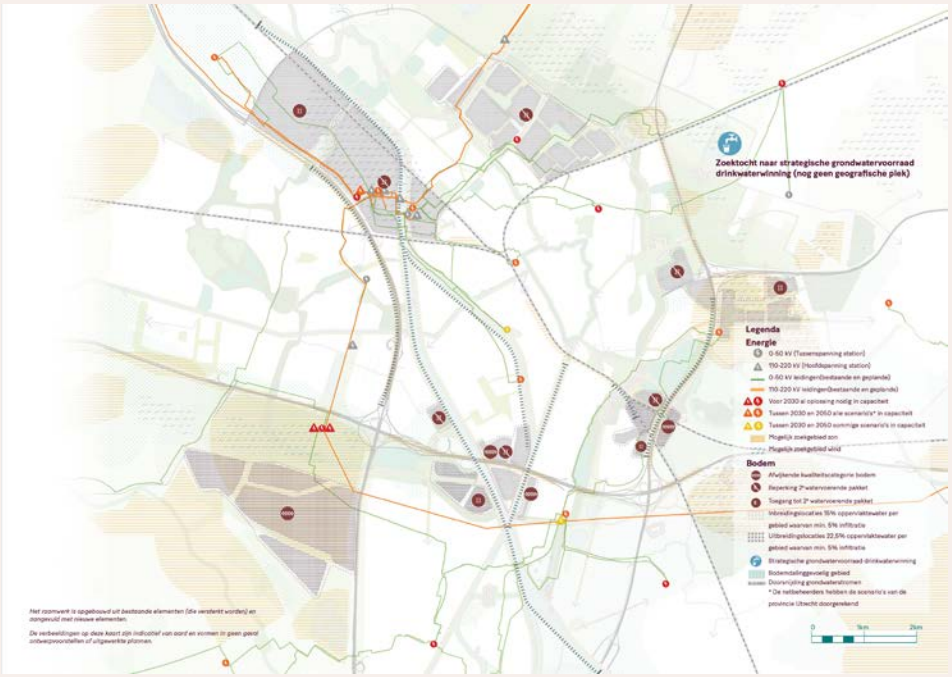
Doelstelling 1.1

Doelmatig gebruik van de ondergrondse ruimte is onderdeel van de afweging bij het ontwikkelen en uitvoeren van ruimtelijke plannen.

Boven- én ondergrond zijn samen onderdeel van planvormings- en uitvoeringsprocessen op stedelijk, gebieds- en projectniveau waarin planologen van de ondergrond en planologen van de bovengrond gezamenlijk de integrale afweging van (ruimtelijke) belangen inbrengen. We maken afspraken over positie, rol en verantwoordelijkheden over wie stuurt op de ruimtevraag en ontwikkelingen in de ondergrond in samenhang met ontwikkelingen in de bovengrond. We leggen in de planprocessen (UPG, UPOR) vast hoe de ondergrond in de verschillende planfasen wordt meegenomen, in samenhang met het vraagstuk van stedelijke sturing. Deze organisatieontwikkeling is cruciaal voor het serieus nemen van de ondergrond. Medeoverheden (Rijk, provincie en waterschappen) en netbeheerders voeren ook regie op de ondergrond. Met de andere overheden wordt nauw samengewerkt op de thema's waarvoor zij verantwoordelijk zijn waaronder (grond-) water en bodemenergie. Afspraken over de rol en verantwoordelijkheden van de netbeheerders, vastgelegd in samenwerkingsovereenkomsten, zijn onderdeel van de organisatie van de regie op onder- en bovengrond.

Bij nieuwbouw het bouwvolume (i.c. de wamtevraag) afstemmen op ondergrondcapaciteit voor bodemenergie

Met inzicht in de soort en grootte van de warmtevraag per wijk en de capaciteit van de ondergrond voor bodemenergie wordt op stadsniveau een match gemaakt. De capaciteit van de ondergrond voor bodemenergie is hierbij niet alleen afhankelijk van de bodemdoorlatendheid maar ook van de aanwezigheid van grondwaterverontreinigingen en (nieuwe) gebieden voor drinkwaterwinning. Met deze match kan de ondergrond maximaal voor bodemenergie worden gebruikt en kunnen onnodige hoge kosten in de toekomst worden voorkomen. Denk aan vermijden van kosten voor een aanvullend warmtenet in een nieuwbouwcluster met een tekort aan capaciteit voor bodemenergie. Voor U NED is hiermee in een vroege fase in de planvoorbereiding een verschuiving uitgevoerd van het bouwprogramma van een gebied met relatief weinig capaciteit voor bodemenergie.

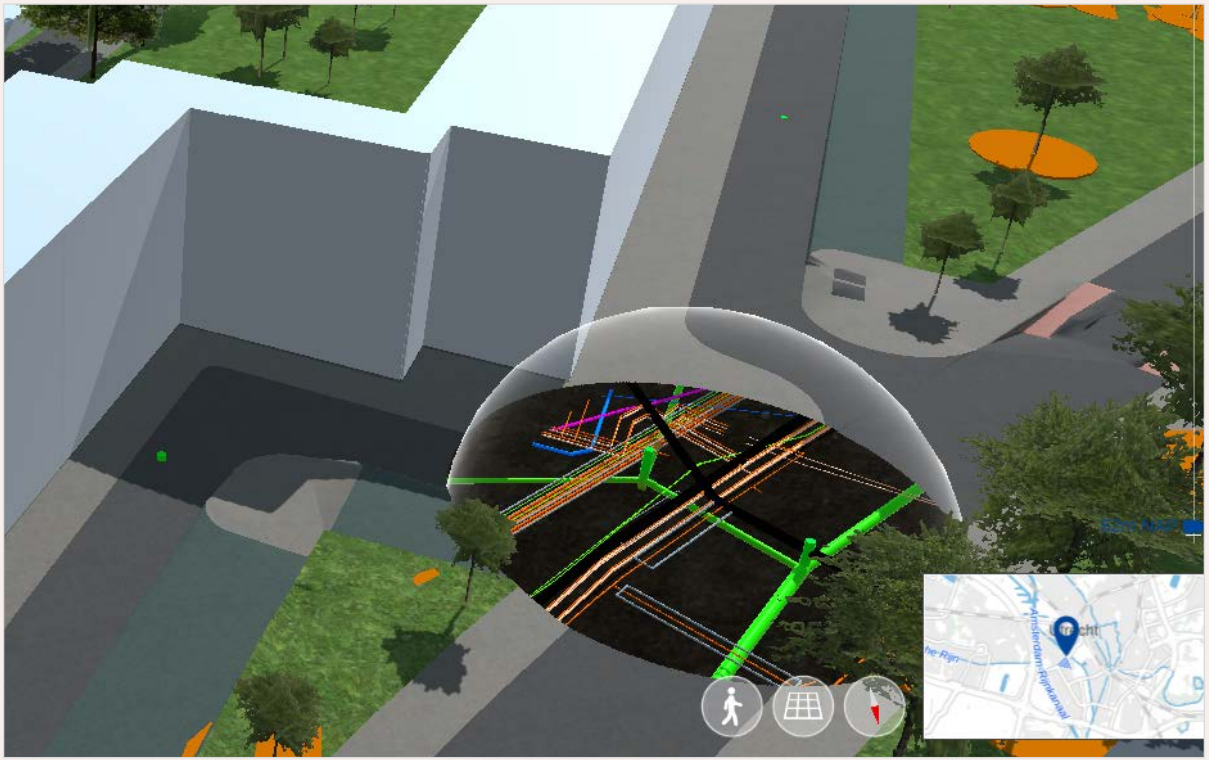


UNed fase 2. Uit: U NED, Metroolpoorten Utrecht Nabij, Gebiedsonderzoeken Metropoolregio Utrecht 2040, Kerndocument Oktober 2022 (Posad Maxwan; Generation Energy; Arcadis; Beerenschot)

Doelstelling 1.2

Inzicht in beschikbare ruimte, kwaliteiten, mogelijkheden en kwetsbaarheden van de ondergrond is de basis voor plan- en uitvoeringsprocessen (waaronder UPG).

Per planfase adviseren onder- én bovengrond-planologen over de reservering en verdeling van de schaarse ruimte, de benutting en bescherming van de ondergrondkwaliteiten en de samenhang tussen boven- en ondergrondse inrichting. Hiervoor zetten zij passende instrumenten in, zoals quick-scans, gebiedsplannen of (voorkeurs)straatprofielen, en maken ze gebruik van het Utrechtse 3D-ondergrondmodel. Dit is meer dan de zogenaamde KLIC-melding bij een herinrichting van een straat. Het Utrechtse 3D-ondergrondmodel kan worden gebruikt om de geschiktheid van de ondergrond te analyseren, mogelijke (ruimtelijke) conflicten tussen opgaven te identificeren, oplossingsrichtingen te verkennen en de meest optimale locatie te berekenen van ondergrondse functies. Met Amsterdam is een samenwerkingsovereenkomst afgesloten voor uitwisseling en doorontwikkeling van het 3D-ondergrondmodel.



Utrechtse 3D-ondergrondmodel

Ondergrondse ruimte zoeken met het 3D-ondergrondmodel

Het Utrechtse 3D-ondergrondmodel is een digitaal model dat alle databronnen met informatie over de ondergrond samenbrengt. Het model kan gebruikt worden om ruimtegebruik in de ondergrond te onderzoeken en keuzes voor te bereiden. Het model kan bijvoorbeeld aangeven welke mogelijke ruimtelijke conflicten er zijn tussen opgaven (zoals kabels of leidingen, boomwortels, ondergrondse afvalcontainers, erfgoed) of de meest optimale locatie berekenen van ondergrondse functies (bijvoorbeeld de route van een warmtenet). Het model geeft een zo goed mogelijke weergave van de ondergrondse situatie maar geeft geen 100% garantie op de werkelijke situatie. Initiatiefnemers zijn altijd zelf verantwoordelijk voor wettelijke eisen ten aanzien van bodemonderzoek of inwinnen van informatie over de ondergrond.

Ambitie 2: **Bodemkwaliteiten beschermen en verbeteren**

Huidige situatie: wat doen we nu

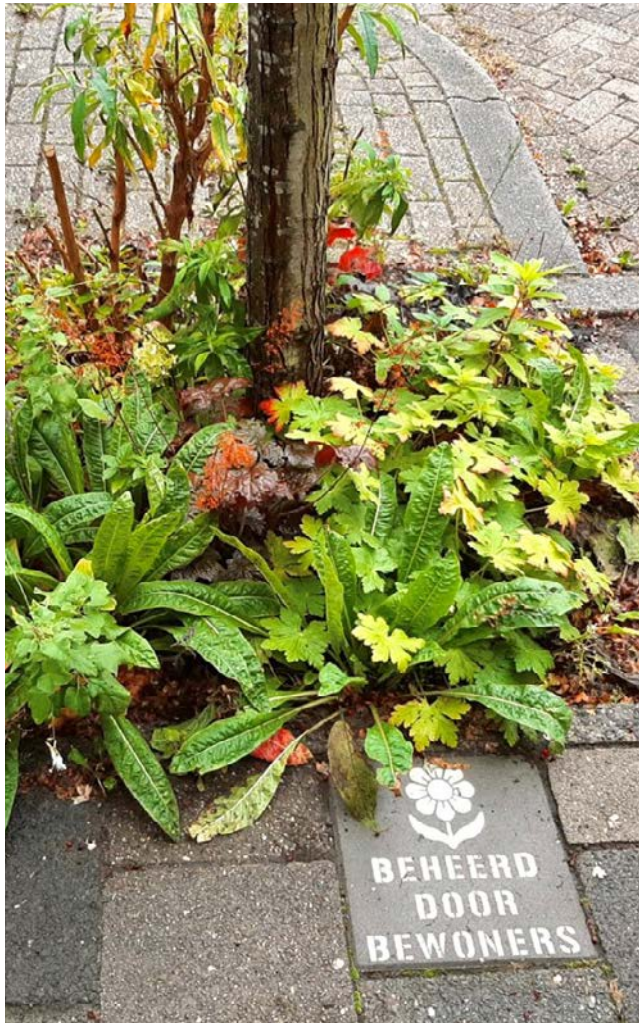
De bodem en ondergrond vormen een kwetsbaar stelsel van biologische, chemische en fysieke eigenschappen en processen. De kwaliteiten van de ondiepe bodem en de diepere ondergrond zijn essentieel voor het functioneren van de stad en gezond stedelijk leven voor iedereen, met name een gezonde leefomgeving. Door (intensieve) verstedelijking is er sprake van aantasting van de eigenschappen van de ondergrond. Ondoordacht gebruik heeft geleid en leidt tot (mogelijk) onomkeerbare, ongewenste en onevenredige aantasting van de kwaliteiten van de ondergrond en hoge kosten voor herstel.[55] Huidig (landelijk en gemeentelijk) beleid is gericht op het saneren van bodemverontreinigingen, het voorkomen van verspreiding en verdere verontreiniging van bodem en grondwater, en het monitoren daarvan. Daar gaan we in de toekomst mee door.

Toekomstige situatie: wat gaan we anders doen

De werking van het natuurlijk systeem van de ondergrond is ‘gratis’ te gebruiken voor onze opgaven (zoals waterregulering; biodiversiteit; klimaatregulering en mitigatie; energie; drager van bebouwing en infrastructuur). We gaan zorgvuldig om met het natuurlijke systeem. Het gebruik van de bovengrond stemmen we af op de kwaliteit, functie en het gebruik van de ondergrond of omgekeerd. Bij een ingreep in de ondergrond tasten we de ondergrondkwaliteiten zo weinig mogelijk aan en gaan we zuinig om met de ondergrondse ruimte.
Bij ingrepen in de ondergrond vermijden we zo veel mogelijk negatieve gevolgen voor de eigenschappen van de ondergrond en de functies daarin door het nemen van preventieve maatregelen (bekende zekere risico’s) en voorzorgsmaatregelen (onzekere risico’s), bij voorkeur met maatregelen aan de bron en maatregelen die gebruik maken van de aanwezige natuurlijke processen.
We zetten ook in op bodemkwaliteiten die het functioneren van de stad mogelijk maken. Hierbij denken we aan bescherming vitale bodem voor een gezonde groenstructuur of het behouden van archeologische waarden in de ondergrond.

Kortom, het waarborgen van een gezonde bodem, dat ten grondslag ligt aan een veilig, duurzaam en efficiënt beheer en gebruik van de ondergrond, berust op drie pijlers;

- voorkomen van nieuwe verontreiniging of aantasting van de ondergrond;
- meewegen van ondergrondkwaliteiten bij evenwichtige toedeling van functies aan locaties;
- beheer/saneren van historische verontreiniging.



Een grotere boomspiegel is beter voor vitale bodem, bomen en planten

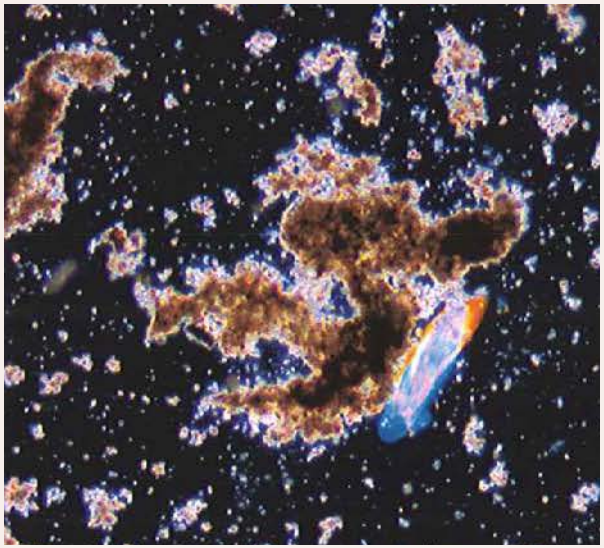
Doelstelling 2.1

De natuurlijke eigenschappen van de bodem en ondergrond zo veel mogelijk in stand houden en waar nodig verbeteren.

We streven naar bewustere omgang met de bodem. De Omgevingswet en bijbehorende besluiten, waaronder het Besluit Activiteiten Leefomgeving (BAL)[56], bieden het wettelijk kader voor het beschermen en verbeteren van de ondergrond. ‘Levende of vitale bodem’ is een nieuw thema waar steeds meer onderzoek naar wordt gedaan.[57] Voor het beschermen van onze ‘levende of vitale bodem’ ontwikkelen we een aanpak. We zijn ons ervan bewust dat een stad leeft en dynamisch is en onvermijdelijk effecten heeft op het natuurlijk systeem en de gezondheid van mens, plant en dier. Negatieve effecten willen we zoveel mogelijk beperken, natuurlijke bodems willen we zo mogelijk in stand houden en waar mogelijk verbeteren. In een stedelijke omgeving zijn weinig natuurlijke bodems, onder meer door het aanbrengen van (bouw)zand en het graven in de bodem. Voor het toepassen van (verontreinigde) grond zijn normen vastgelegd in de Nota Bodembeheer. In het BAL zijn normen vastgelegd voor verontreinigingen in de bodem (‘interventiewaarden’). In geval van loodverontreiniging werken we met een aangescherpte norm bij kinderspeelplaatsen, moestuinen (>200m^2) en wonen met tuin volgens het “Werkplan Lood in de bodem 2024 – 2029”[58] dat is gebaseerd op het advies van GGD GHOR Nederland over lood in de bodem en gezondheid. De bodemkwaliteitsdoelstellingen in de Nota bodembeheer en het werkplan zullen worden omgezet in het Omgevingsplan.

Griftpark

Natuurlijke bacteriën helpen ons bij de afbraak van de bodemvervuiling in het Griftpark. Hierdoor kunnen we de nazorg mogelijk wijzigen door meer gebruik te maken van de natuur. In het project Bestparc doen we hier onderzoek naar. Dat doen we samen met de Universiteit Utrecht, Deltares en Wageningen University & Research. Inmiddels is duidelijk dat er voldoende bewijs is voor natuurlijke afbraak via bacteriën. Er wordt nu een nieuw nazorgplan opgesteld wat meer vanuit het principe van natuurlijke afbraak uitgaat. Ook onderzoeken we in een pilot in hoeverre we het opgepompte vervuilde grondwater schoon kunnen maken met een moerasfilter.



Griftpark bacterie

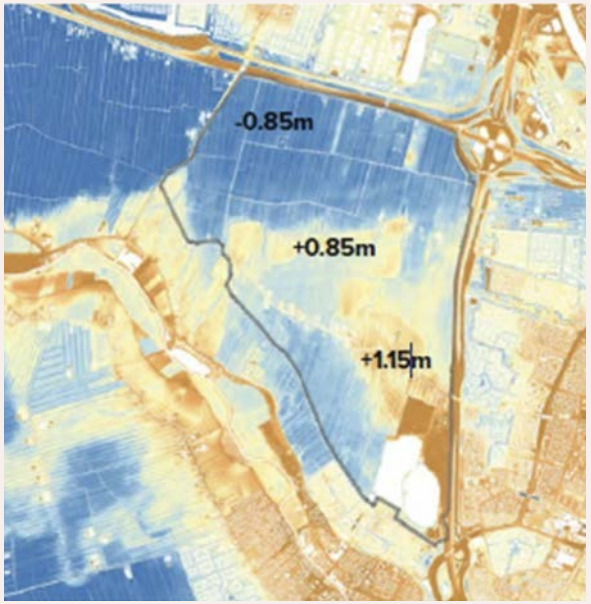


Monsters genomen uit een put in het Griftpark (2024)

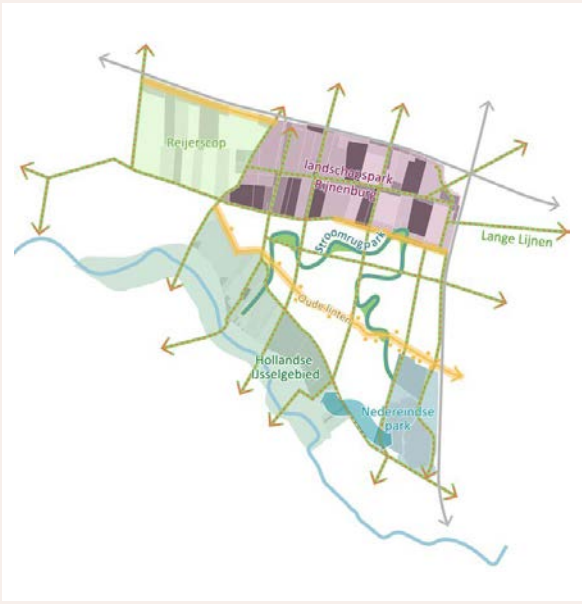
Doelstelling 2.2

De (beoogde) inrichting, eigenschappen en waarden van de bodem en ondergrond op elkaar afstemmen.

We stemmen het gebruik van bodem en ondergrond af op (behoud van) de kwaliteiten en waarden van de ondergrond (zie p. 9). Bijvoorbeeld sponswerking ten behoeve van waterberging (klimaatadaptatie), schoon grondwater als bron voor drinkwater, bodemwarmte voor bodemenergie, of draagkracht ten behoeve van woningbouw of waterkeringen. Daarbij zorgen we dat de 'juiste functie op de juiste plek' komt. Afhankelijk van de eigenschappen van de bodem en ondergrond zijn er beperkingen op het realiseren van beoogde functies. Denk daarbij aan het (niet) realiseren van bebouwing op kwetsbare plekken ('slappe bodem'), effecten van het plaatsen van damwanden voor bebouwing op grondwaterstromen, (on) mogelijkheden op locaties om gebruik te maken van bodemenergie of het rekening houden met archeologische, cultuurhistorische en landschappelijke waarden.
We geven de voorkeur aan duurzame veelal goedkopere 'nature based solutions' boven dure technologische oplossingen, zodat de functionele kwaliteiten van de bodem behouden blijven. Bijvoorbeeld door de natuurlijke waterkringloop te verbeteren, waarbij hemelwater zoveel mogelijk infiltreert in de bodem, het bodemvocht vastgehouden wordt en benut kan worden door de vegetatie. Hierbij zijn ook de bodemstructuur, de hoeveelheid organische stof en het bodemleven belangrijke aspecten.



Hoogtekaart



Bouwstenen groenblauwe raamwerk

Bodem en water sturend in Rijnenburg

In 2024 is de programmatische verkenning Rijnenburg gepubliceerd. In polder Rijnenburg is het plan een nieuw stadsdeel te ontwikkelen, met 22.000 – 25.000 woningen en alle bijbehorende voorzieningen. Bij de ontwikkeling van Rijnenburg moet rekening gehouden worden met de hoogteverschillen in het landschap waarbij sommige delen laag liggen en gevoelig zijn voor wateroverlast. In de (plan)ontwikkeling van Rijnenburg zijn bodem en water daarom sturend. Op basis van de eigenschappen en kwaliteiten van de ondergrond, is er een groenblauw raamwerk ontwikkeld dat de basis legt voor de verdere inrichting van het gebied. Zo landt de verstedelijking vooral op de hoger gelegen oude stroomrug in het middengedeelte. Het lagergelegen deel in het noorden van de polder wordt een nieuwe groenblauwe scheg met plaats voor stedelijke en regionale functies als natuurontwikkeling, energieopwekking, recreatie en sport. Dit gebruik wordt gecombineerd met waterberging. Ook in het Hollandse IJsselgebied aan de zuidzijde komt mogelijk groene ruimte.

Doelstelling 2.3

Ondiepe ondergrond: in vitale bodem in de hoofdgroenstructuur ingrepen/graven in de ondergrond tot een minimum beperken en de bodemkwaliteit waar mogelijk verbeteren.

In (onderdelen van de) stedelijke groenstructuur die vastgelegd wordt in het Omgevingsplan geven we de bodemkwaliteit prioriteit boven gebruik van de bodem voor andere doeleinden om in deze delen van de stad een levende bodem te waarborgen. We geven daar ook ruimte aan groeiplaatsen voor groen en bomen. Denk aan parken of beeldbepalende of voor hittestress noodzakelijke bomenlanen. Consequentie hiervan kan zijn dat ondergrondse infrastructuur van netwerken in de hoofdgroenstructuur in ‘levende bodem’ komt te liggen en bij toekomstige veranderingen mogelijk investeringen in technische oplossingen nodig zijn of omleggingen van kabels en leidingen.
Ook wordt het mogelijk op andere plekken drukker in de ondergrond (bijvoorbeeld zoeklocaties nieuwe tracés voor ondergrondse infrastructuur).
Behoud en verbeteren van de bodemkwaliteit in (onderdelen van) de hoofdgroenstructuur worden uitgewerkt in regels in het Omgevingsplan.



Ruimte voor gezonde bodem in natuurgebied Zuilen

Doelstelling 2.4

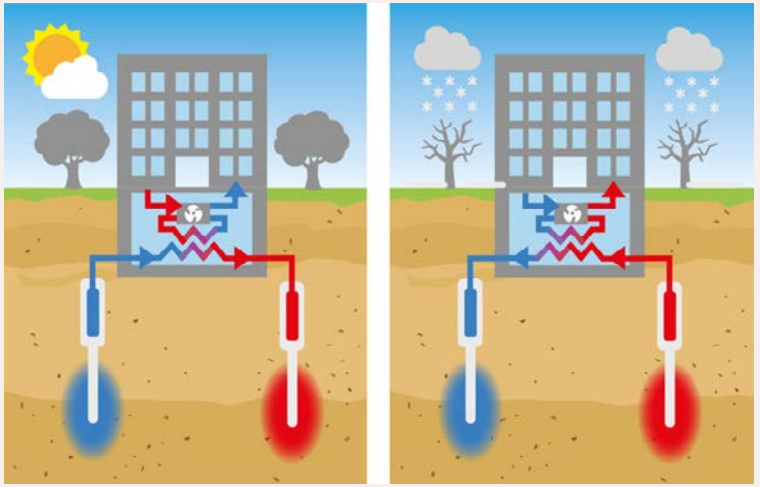
Diepere ondergrond: prioriteit geven aan de bescherming van de grondwaterkwaliteit boven andere functies als deze functies de grondwaterkwaliteit onevenredig aantasten.

Grondwaterkwaliteit is essentieel voor een gezonde, levende bodem en voor de winning van drinkwater. De bodem van de stad is door eeuwen van bewoning sterk verontreinigd en dit bedreigt de kwaliteit van het grondwater. Daarnaast is het gebruik van bodemenergie afkomstig uit het 1e en 2e watervoerend pakket (WVP) van belang voor de verduurzaming van de stad. De bescherming en het benutten van het grondwater in het 1ste en 2de watervoerend pakket is uitgewerkt in het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer (GGB).[59] Dit gebiedsplan wordt geactualiseerd in een uitvoeringsprogramma. Het uitvoeringsprogramma heeft als doel bij stedelijke ontwikkelingen afwegingen te maken tussen de beheersing van eventuele risico's bij het benutten van grondwater ten opzichte van de bescherming van de grondwaterkwaliteit. Dit betekent dat we alleen beargumenteerd bodemgebruiksfuncties vrijgeven op plekken waar zich (historische) grondwater-verontreinigingen bevinden of waar deze zich als gevolg van een activiteit kunnen verspreiden. Bij bepaling van de mate van de (on)evenredigheid kijken we naar het effect van een ontwikkeling op de bodemgebruiksfunctie, de kwaliteit van het grondwater en de verontreiningingssituatie versus het (algemeen) nut daarvan voor de stedelijke ontwikkeling. Voor details, zie het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer.

Als onderdeel van de actualisatie van het gebiedsplan wordt onderzocht in hoeverre Open Bodemenergie Systemen (OBES) kunnen worden toegepast in het 2e WVP zonder in conflict te komen met toepasselijke regelgeving. Dit wordt gedaan in afstemming met de provincie, als bevoegd gezag voor OBES, en andere partners.

Bodemenergiesystemen en risico's op verspreiding van verontreiniging

In Utrecht wordt veel gebruik gemaakt van bodemenergie. Het gaat hier om zowel open als gesloten bodemenergiesystemen die in het 1e watervoerend pakket tot 50 meter maar ook dieper dan 50 meter worden geplaatst. In het 1e watervoerend pakket bevinden zich diverse verontreinigingen. Het uitgangspunt volgens het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer is dat verontreinigingen zich niet dieper dan het 1e watervoerend pakket onder de scheidende kleilaag (50 meter onder maaiveld) mogen verspreiden, vanwege de bescherming van de grondwaterkwaliteit voor de drinkwaterwinning. Perforatie van de kleilaag door bodemenergiesystemen kan risico's op verspreiding van verontreinigingen met zich meebrengen. Daarnaast kunnen open bodemenergiesystemen door de onttrekking van grondwater ook verontreiniging aantrekken. De gemeente doet daarom onderzoek naar een veilig gebruik van bodemenergiesystemen in het 2e watervoerend pakket.



Open Bodem Energiesysteem (OBES)

Ambitie 3: **Gebruik van de ondergrondse ruimte ordenen voor het gezamenlijk realiseren van de opgaven van de stad**

Huidige situatie: wat doen we nu

De ruimte in de ondergrond is schaars en wordt steeds schaarser. Hierdoor komen opgaven en initiatieven elkaar tegen in de ondergrond en zitten zij elkaar in de weg. Het huidig beleid maakt een situatie van ‘wie het eerst komt die het eerst maalt’ mogelijk: de opgave die ruimte in de ondergrond als eerste claimt, kan die hoogstwaarschijnlijk ook als eerste gerealiseerd krijgen. Nu is de businesscase van de individuele opgave op projectniveau (zowel gemeentelijke opgave als van een externe partij) daarbij leidend en niet de integrale afweging van alle (maatschappelijke) belangen op stedelijk of strategisch niveau. De gemeente heeft niet, zoals bij plannen voor de bovengrond, de bevoegdheid zelf de bestemming van de ondergrond te bepalen, omdat er altijd ruimte beschikbaar moet zijn voor de aanleg van nutsvoorzieningen en telecommunicatievoorzieningen (gedoogplicht). Er zijn nog nauwelijks mogelijkheden om investeringen in bundeling of ordening van infrastructuur af te dwingen. Daarbij komt dat wetten ten aanzien van telecom, energie, warmte en drinkwater niet onder de Omgevingswet vallen en de integrale regiemogelijkheden van de gemeente beperken.[60]

Toekomstige situatie: wat gaan we anders doen

Gezien de beperkte ruimte in de ondergrond en de grote ruimtevraag is de ordening van het gebruik van de ondergrond noodzakelijk. Daarbij gelden de volgende principes:

- Bij een ingreep in de ondergrond gaan we zuinig om met de ondergrondse ruimte en zorgen we voor minimale effecten en gebruiksbeperkingen naar de omgeving.
- We beperken ruimtebeslag in de ondergrond door toepassing van bijvoorbeeld slimme functiecombinaties, meervoudig ruimtegebruik en best beschikbare technieken. Dit vraagt flexibiliteit, innovaties en soms extra investeringen om meer opgaven tegelijkertijd te kunnen realiseren, of om prioriteit te geven aan een specifieke functie op een specifieke plek.
- We ontwerpen zodanig dat nieuwe functies in de ondergrond een minimale belemmering vormen voor beheer of de omgeving, minimaal onderhoud vergen (waarbij liefst van natuurlijke eigenschappen van de ondergrond gebruik wordt gemaakt), robuust, en toekomstbestendig zijn (zie ook doelstelling 2.1 beschermen en verbeteren van de kwaliteiten van de ondergrond).
- Openbare grond is voor publieke of collectieve ondergrondfuncties. Gebruik van de openbare ondergrond voor een collectief doel gaat boven het gebruik van de ondergrond voor een individuele eigenaar of voor het belang van één perceel.



Graafwerkzaamheden Nieuw Welgelegen (2023)

Doelstelling 3.1

De huidige en toekomstige tracés of locaties van de ondergrondse hoofdinfrastructuur hebben prioriteit ten opzichte van andere opgaven.

Kabel- en leidingstructuren hebben een fijn vertakt ondergronds stelsel: van hoofdtransportleidingen (‘aorta’s) tot huisaansluitingen (haarvaten). We overleggen met de (net)beheerders over de huidige en gewenste toekomstige ondergrondse tracés of locaties voor de hoofdinfrastructuur. De gemeente neemt daar een besluit over en legt die vast in het Omgevingsplan. Denk aan de hoofdwaterleiding, hoogspanningsleiding en een warmtenet, maar ook hoofdriolering, de hoofdboomstructuur, hoofdwegenstructuur of specifieke gebieden voor bodemenergie. Uitgangspunt is dat wijzigingen aan de hoofdinfrastructuur zoveel mogelijk worden voorkomen. Het verleggen of aanpassen van hoofdtracés is ingrijpend en kostbaar.

Binnen de vast te stellen tracés of locaties heeft de hoofdinfrastructuur van de ondergrondse netwerken in beginsel prioriteit ten opzichte van andere opgaven. Op sommige tracés liggen meerdere hoofdstructuren die elkaar in de weg kunnen zitten. Wanneer verschillende hoofdstructuren elkaar raken, onderzoeken we combinatie- en andere maatwerkoplossingen in de aanleg- en beheerfase, rekening houdend met de wettelijk voorgeschreven veiligheidsruimte.



Vredenburg: verknoping van boom, kabels en leidingen (2022)

Ook kunnen werkzaamheden aan de hoofdinfrastructuur ander gebruik van de ondergrond (negatief) beïnvloeden. Zo kunnen tijdelijke bemalingen (grondwateronttrekkingen) effect hebben op het rendement van WKO’s. De juridische consequenties van het prioriteit geven aan hoofdinfrastructuur voor ander gebruik zullen worden onderzocht. Bezien wordt of en in hoeverre het recht op schadevergoeding kan worden beperkt als reguliere werkzaamheden aan de gemeentelijke hoofdinfrastructuur volgens de best uitvoerbare technieken worden uitgevoerd.

Buiten de hoofdtracés van de ondergrondse netwerken is er sprake van maatwerk om de verschillende opgaven in samenhang in de ondergrond te realiseren. Daarbij behoort ook de mogelijkheid om bomen te planten in nabijheid van kabels en leidingen, wetende dat dit niet de ideale situatie is voor boom en/of netwerk.

Bomen en leidingen

In het verleden zijn veel bomen op kabels en leidingen geplant of zijn kabels onder bestaande bomen door aangelegd. Ons Handboek Openbare Ruimte (HOR) en Nadere regel kabels en leidingen (Handboek kabels en leidingen) bevat voorschriften en kwaliteitseisen met betrekking tot het beheer, de inrichting en het gebruik van objecten in de openbare ruimte. Hierin zijn ook afstanden tussen bomen en leidingen opgenomen, die gebaseerd zijn op de wensen van netbeheerders en de Bomenmonitor.

Deze afstanden zijn bedoeld om:

- een goede groeiplaats voor een boom te realiseren, zodat de boom gezond oud kan worden en veel waarde krijgt (voor bijvoorbeeld ecologie, klimaatadaptatie, omgevingskwaliteit),
- schade bovengronds (wortelopdruk) en aan de ondergrondse infrastructuur door boomwortels te voorkomen
- ruimte te houden voor onderhoudswerkzaamheden (beheerders van kabels en leidingen maken meer kosten voor aanleg en onderhoud door de aanwezigheid van boomwortels en de beschermende maatregelen die daarvoor nodig zijn)
- te voorkomen dat bij onderhoudswerkzaamheden aan kabels en leidingen de stabiliteitskluit van de boom dusdanig beschadigd raakt dat dit tot sterfte van bomen en/of onveilige situaties leidt. Bomen met beschadigde zware wortels kunnen jaren later zomaar omvallen met alle gevolgen van dien.



Werkzaamheden aan de Talmalaan. Onwenselijke situatie: veel en ongeordende kabels en leidingen, geen ruimte voor boomwortels, slecht uitgevoerde boombeschermingsmaatregelen (2024)

Hierin investeren op de korte termijn, leidt tot besparingen op de lange termijn. Door de drukte in de ondergrond wordt het slim ordenen of het combineren van functies echter steeds belangrijker. We onderzoeken of we hier vuistregels voor afweging (‘ladder’) kunnen ontwikkelen, waarbij we prestaties, risico’s en kosten meewegen. Dit doen we onder meer samen met het netwerk van het Centrum voor Ondergronds Bouwen (COB).

Doelstelling 3.2

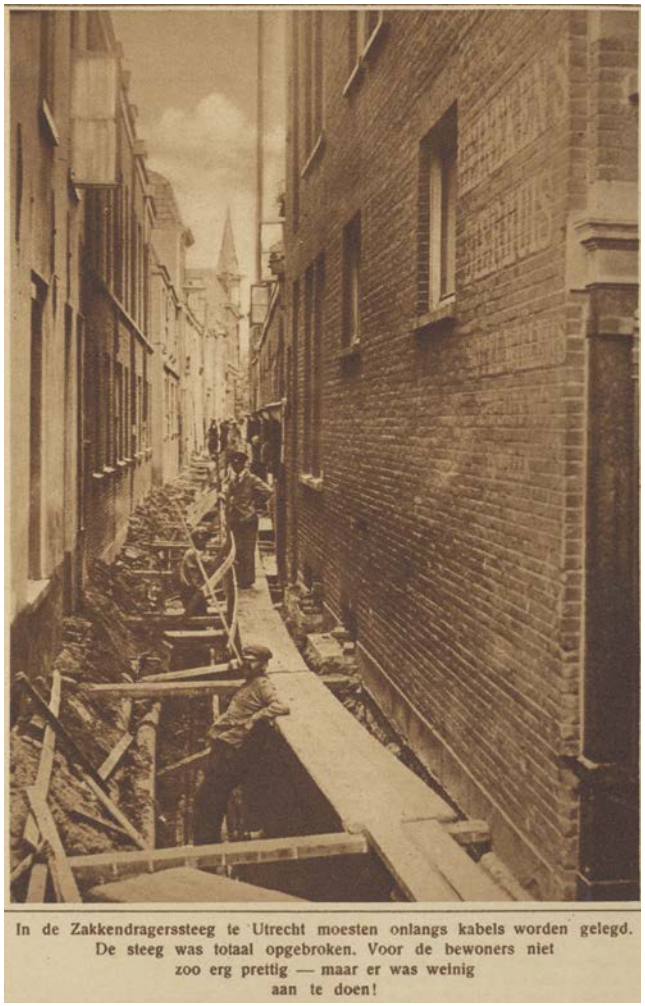
Natuurlijke momenten aangrijpen om de ondergrond te (her)ordenen.

Bij grootschalige ingrepen zoals vervanging van de riolering, herinrichting van wegen of aanleg van warmtenetten kijken we breder dan de sectorale opgave. Dergelijke momenten benutten we om de infrastructuur in de ondergrond te herordenen/ bundelen op plekken waar de ruimte in de ondergrond voor de huidige en toekomstige opgaven kritiek is. Dit doen we onder andere door de samenwerking met de netwerkbeheerders te verbeteren in het gezamenlijk programmeren.

Herordening vraagt om extra-investeringen als bestaande kabels en leidingen nog niet zijn afgeschreven. De (extra) kosten gaan hier voor de baten uit. Niet in alle gevallen zal herordening daarom mogelijk of nodig zijn.



Markeringslinten van kabels en leidingen


In de Zakkendragerssteeg te Utrecht moesten onlangs kabels worden gelegd. De steeg was totaal opgebroken. Voor de bewoners niet zoo erg prettig — maar er was weinig aan te doen!

Werkzaamheden Zakkendragersteeg (1925)

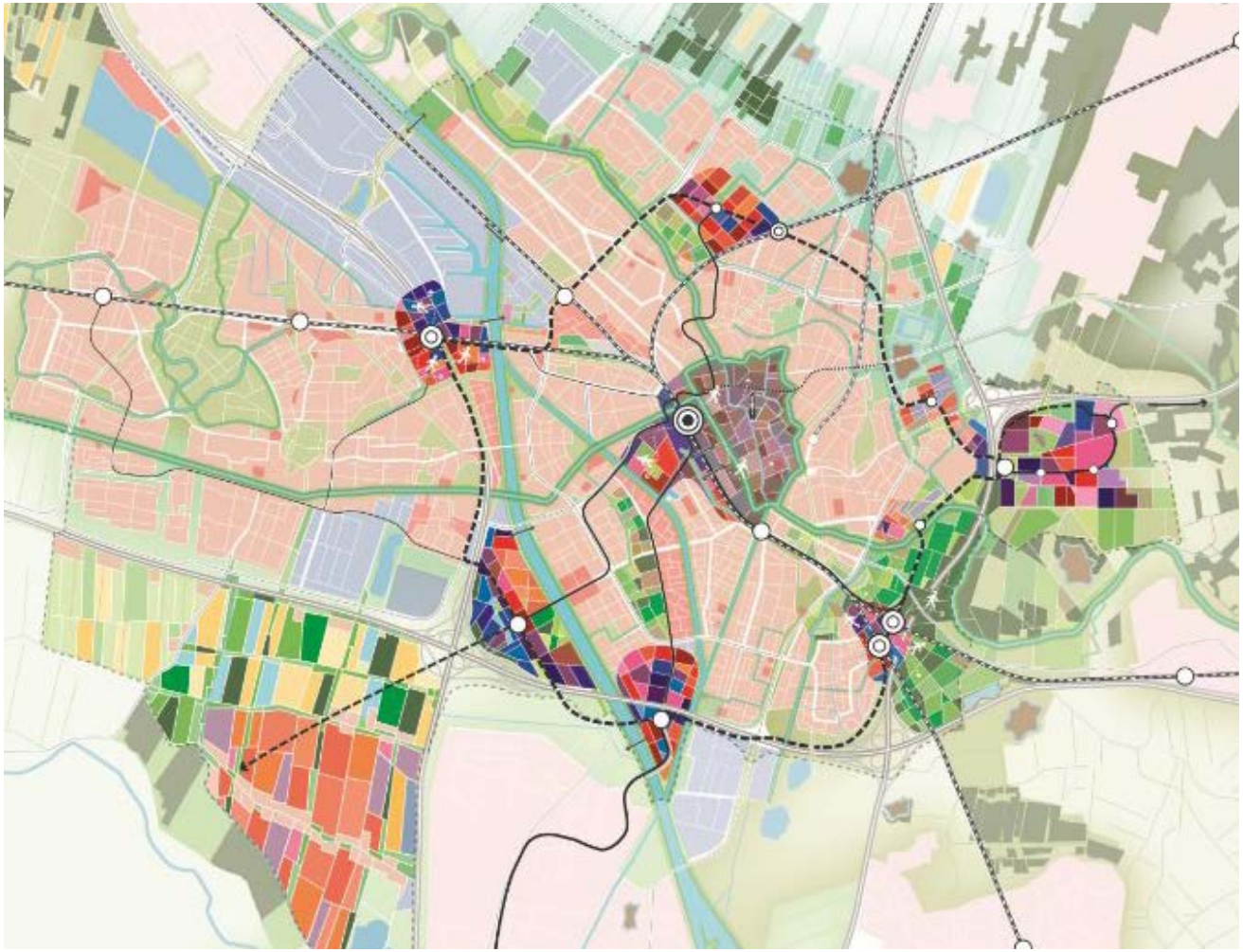
Doelstelling 3.3

In de knooppunten van intensieve verstedelijking de voorkeur geven aan inpandige oplossingen en (verticale) ordening/ bundeling van netwerken en objecten.

De ondergrond in de knooppunten van intensieve verstedelijking richten we doelmatig, ruimtelijk efficiënt en toekomstbestendig in om zoveel mogelijk opgaven van de stad te kunnen realiseren. In gebieden die sterk verdicht zijn (zoals de binnenstad) of waar intensieve verstedelijking plaatsvindt is (te) weinig ruimte in het straatprofiel voor een traditionele, horizontale ondergrondse ordening.

Hier zijn van alle partijen (gemeente, netbeheerders, telecom) innovaties, compromissen en samenwerking nodig. Dit kost alle partijen tijd en geld. Echter, het niet overgaan tot geplande herordening levert uiteindelijk maatschappelijke meerkosten op: opgaven kunnen niet gerealiseerd worden of tegen hoge kosten omdat de plek al ingenomen is door andere functies en maatregelen genomen moeten worden om infrastructuur te verleggen en aan te passen.

De herordening vraagt ook onderzoek naar financieringsstrategieën zoals voorfinanciering van ondergrondse kabelgoten. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen is de ordening gemakkelijker te realiseren dan in de binnenstad. Er zijn voorbeelden in de stad waar dit al gedaan is, zoals bij kruispunten in het stationsgebied en Leidsche Rijn. Voor knooppunten van intensieve verstedelijking genoemd in de RSU verkennen we de mogelijkheid om verplichte bundeling/verticale ordening of inpandige oplossingen voor infrastructurele netwerken en objecten op te nemen in het Omgevingsplan. De afweging daarvan wordt op gebiedsniveau gemaakt.

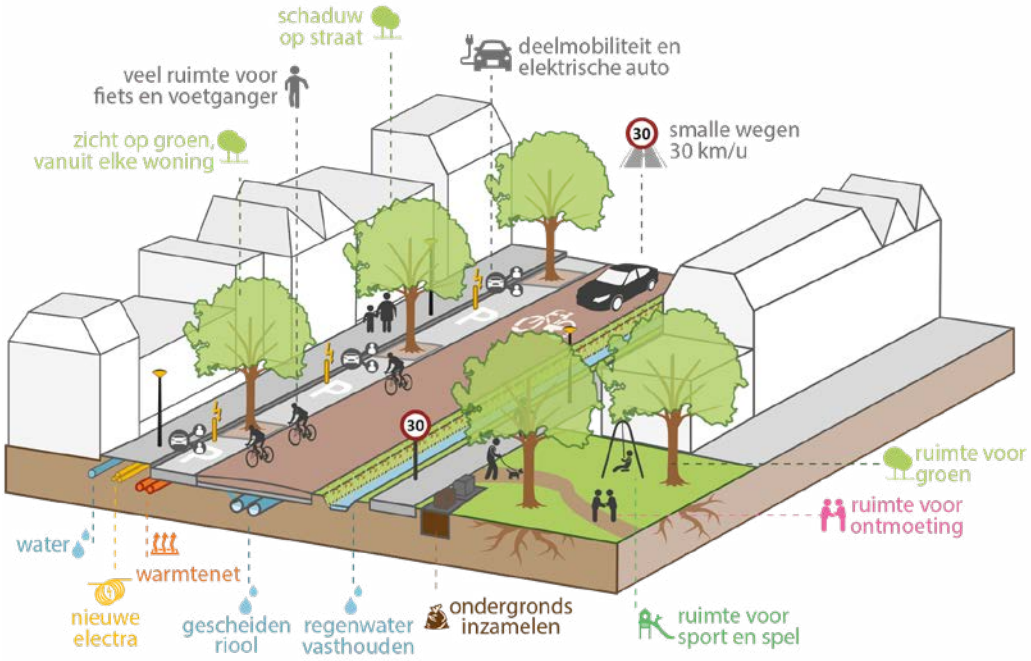


Knooppunten van intensieve verstedelijking Ruimtelijke Strategie Utrecht (2040)

Doelstelling 3.4

Infrastructurele netwerken inrichten volgens voorkeursprofielen (ondergrond en bovengrond).

Voorkeursstraatprofielen en systematieken van afweging, waarbij onder- en bovengrond in samenhang beschouwd worden, worden ambtelijk uitgewerkt als hulpmiddel bij de planvorming voor (her)inrichting van de (bestaande) openbare ruimte. Dit geldt zowel voor de horizontale als verticale ordening. De Nadere regels, Handboek Openbare Ruimte en Handboek Kabels en Leidingen, geven voorkeursprofielen die met het oog op het beleid voor de ondergrond herijkt worden. Het werken met voorkeursprofielen en afwegingssystematieken voor verschillende typen straten voorkomt herhaling van discussies in projecten. Aan de andere kant zal maatwerk per herinrichtingsproject nodig blijven.



Integrale aanpak openbare ruimte ambitie



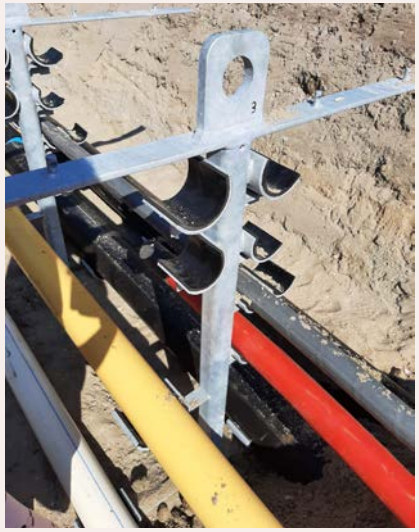
Expansievat Haverstraat (2023)

Vernieuwing in de Haverstraat

In de Haverstraat werd door Eneco een warmteleiding aangelegd. In deze smalle straat was een expansielus vereist. Gezien de te beperkte ruimte is gekozen voor een duurdere oplossing (aanleg en onderhoud) in de vorm van een variant van een expansieput met toegang voor onderhoud. De extra kosten zijn afgewogen tegen die van alternatieven waarbij voor onderhoud de straat speciaal open moet.

Innovaties

Het is op veel plekken in de stad onmogelijk om alle ruimtelijke functies naast elkaar een plek te geven. Daarom is in de RSU 2040 het principe geformuleerd dat ‘meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit’. Waar de gebruiksdruk in de ondergrond hoog is, kunnen innovatieve oplossingen verlichting bieden. We zullen in de komende jaren nieuwe werkwijzen moeten gebruiken om alle stedelijke ambities onder- en bovengronds ingepast te kunnen krijgen. Het gaat dan bijvoorbeeld om het gebruik en doorontwikkelen van het 3D-ondergrondmodel (zie p. 29). Daarnaast zullen we nieuwe technieken moeten toepassen, zoals natuurlijke vormen van bodemsanering (zie p. 31) en het bundelen van kabels in kabelgoten. Ten slotte moet onderzocht worden of bestaande beleidsregels, en ook wetgeving, moeten worden aangepast om ruimte te creëren voor innovatieve oplossingen.







VKLS – verticaal kabels- en leidingensysteem

Op veel plekken wordt al aan innovaties gewerkt, veelal in pilotprojecten. Zo nemen we deel aan het Verticaal Kabels & Leidingen Systeem (VKLS) project. Dit is een gezamenlijk onderzoek van een aantal netbeheerders en gemeentes, onder wetenschappelijke begeleiding van de TU Eindhoven. Er wordt in de praktijk (in een ‘living lab’) onderzocht of verticale ordening van kabels en leidingen een kosteneffectieve manier is voor het ruimtegebrek in de ondergrond van binnenstedelijke gebieden. Naast verticaal ordenen, zijn ook andere vormen van compacte leidingaanleg, leidingen in mantelconstructies (bundeling) of inpandige kabels en leidingen oplossingsrichtingen om ruimte vrij te spelen voor andere functies in de openbare ruimte, zoals bomen en waterberging.

Een innovatief voorbeeld van (omgaan met) regelgeving is de WKO-vergunning voor de Merwedekanaalzone Zuid. Een WKO-vergunning is gegeven aan één private partij op de voorwaarde dat de gemeente op termijn de vergunning kan overnemen om de WKO-bronnen (en warmtelevering aan de vergunninghouder) op te nemen in een collectief WKO-systeem. Dit collectief systeem is nodig om uiteindelijk het gehele gebied te kunnen voorzien van voldoende warmte. Met de optelling van een groot aantal individuele systemen zou dat niet kunnen worden gerealiseerd.

De uitdaging voor de komende jaren is om (de toepassing van) innovaties op te schalen en onderdeel te maken van reguliere werkprocessen.

Uitwerking van beleid

Om sturing te kunnen voeren op de kwaliteit en gebruik van ruimte van de ondergrond wordt het beleid uitgewerkt in het organiseren van de regiefunctie, aanpassen van werkprocessen en (updaten van) regels, onder andere ten aanzien van beschermen en benutten van kwaliteiten van de ondergrond (bodembeheer, grondwater, bodemenergie) en ruimtegebruik. De regels worden vastgelegd in het Omgevingsplan. Daartoe worden de volgende activiteiten ondernomen. Prioritering en fasering in uitvoering van deze activiteiten wordt aangebracht op basis van beschikbare middelen en vormt onderdeel van de integrale afweging bij de voorjaarsnota en begroting.



Excursie bij publieksbijeenkomst (2023)

Ambitie 1: De ondergrond is integraal onderdeel van ruimtelijke keuzes

Doelstelling	Activiteit
1.1 Doelmatig gebruik van de ondergrondse ruimte is onderdeel van de afweging bij het ontwikkelen en uitvoeren van ruimtelijke plannen.	1. Intern en extern organiseren en in stand houden van regiefunctie (organisatie; werkprocessen, incl. UPG/UPOR; bekostiging; afwegingskader; monitoring)
	2. Afsluiten samenwerkingsovereenkomsten met netbeheerders
	3. Interne en externe communicatie over regie op de ondergrond
	4. Regievoeren op onder- en bovengrond in ruimtelijke plannen en projecten
	5. Updaten Omgevingsvisie waarin ondergrond de contramal vormt van bovengrondse ruimtelijke ontwikkeling
1.2 Inzicht in beschikbare ruimte, kwaliteiten, mogelijkheden en kwetsbaarheden van de ondergrond is de basis voor plan- en uitvoeringsprocessen (waaronder UPG).	1. Doorontwikkeling, actueel houden en beheren van het 3D-ondergrondmodel
	2. Het 3D-ondergrondmodel gebruiken om met een zo compleet mogelijk inzicht in de ondergrond onze plannen in de plan- en uitvoeringsprocessen vorm te geven

Ambitie 2: Bodemkwaliteiten beschermen en verbeteren

Doelstelling	Activiteit
2.1 De natuurlijke eigenschappen van de bodem en ondergrond zo veel mogelijk in stand houden en waar nodig verbeteren.	1. Uitvoeren van wettelijke taken in het kader van bodembescherming en -sanering, in samenwerking met de RUD
	2. Lobby voor Rijkssubsidies t.b.v. inventarisatie en bescherming van vitale bodem
	3. Plan voor inventarisatie en monitoring van vitale bodem en 'nature based solutions'
	4. Experimenten vitale bodem en 'nature based solutions'
2.2 De (beoogde) inrichting, eigenschappen en waarden van de bodem en ondergrond op elkaar afstemmen.	1. Onderdeel van het voeren van regie (zie ook 1.1) 2. Uitwerken van beleid en regels voor bodemenergie en infrastructurele ingrepen
2.3 Ondiepe ondergrond: in de vitale bodem in de hoofdgroenstructuur ingrepen/graven in de ondergrond tot een minimum beperken en de bodemkwaliteit waar mogelijk verbeteren.	1. Vastleggen in het Omgevingsplan waar vitale bodem in de hoofdgroenstructuur prioriteit heeft, hoe groeiplaatsen van bomen (tijdens werkzaamheden) te beschermen en hoe om te gaan met conflicten met andere gebruiksfuncties (zie ook 3.1)
	2. Verbeteren bodemkwaliteit hoofdgroenstructuur en aanpassing/omleiding infra in (delen van) de hoofdgroenstructuur bij nieuwe ingrepen Onderdeel van het voeren van regie (zie ook 1.1)
2.4 Diepere ondergrond: prioriteit geven aan de bescherming van de grondwaterkwaliteit boven andere functies als deze functies de grondwaterkwaliteit onevenredig aantasten.	1. Actualiseren GGB (uitvoeringsprogramma), inclusief regels Onderdeel van het voeren van regie (zie ook 1.1 en 2.1)

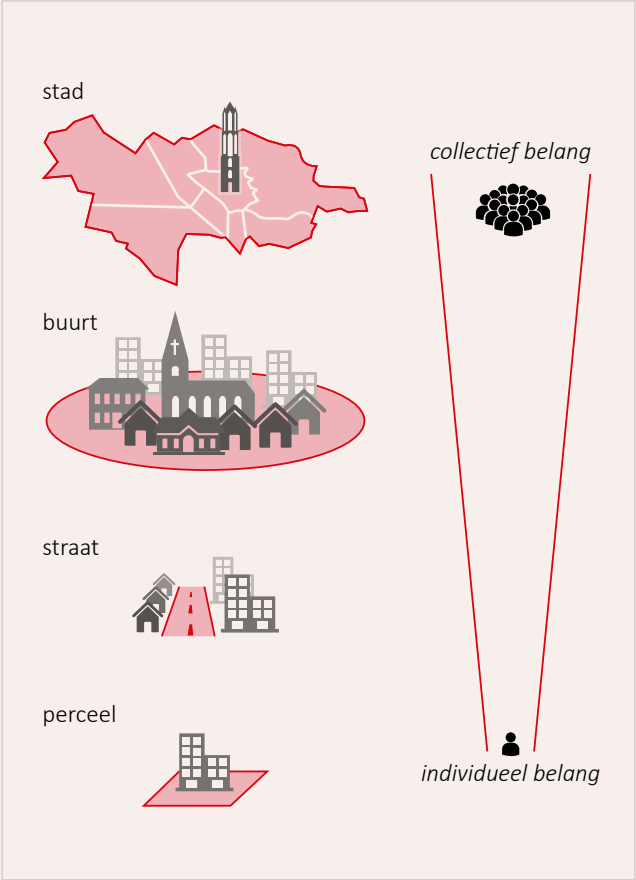
Ambitie 3: Gebruik van de ondergrondse ruimte ordenen voor het gezamenlijk realiseren van de opgaven van de stad

Doelstelling	Activiteit
3.1 De huidige en toekomstige tracés of locaties van de ondergrondse hoofdinfrastructuur hebben prioriteit hebben ten opzichte van andere opgaven.	1. Vastleggen van tracés en locaties van ondergrondse hoofdinfrastructuur, van vitale bodem in hoofdgroenstructuur en gebieden voor bodemenergie, en hoe om te gaan met conflicten met andere gebruiksfuncties (in Omgevingsplan) (zie ook 2.3)
	2. Als randvoorwaarde meenemen bij uitvoerings-projecten. Onderdeel van het voeren van regie (zie ook 1.1)
3.2 Natuurlijke momenten aangrijpen om de ondergrond te (her)ordenen.	1. Onderdeel van het voeren van regie (zie ook 1.1 en 1.2)
	2. Onderzoeken van mogelijke (financiële) koppeling aan vervangingsopgave van gemeentelijke infrastructuur (zoals rioolvervanging)
3.3 In de knooppunten van intensieve verstedelijking de voorkeur geven aan inpandige oplossingen en (verticale) ordening/ bundeling van netwerken en objecten.	1. Vastleggen knooppunten van intensieve verstedelijking met aangescherpte regels voor ondergronds ruimtegebruik (in Omgevingsplan)
	2. Financiële instrumenten voor voorfinanciering uitwerken voor (her)ordening ondergronds ruimtegebruik bij hoofdinfrastructuur en knooppunten
3.4 Infrastructurele netwerken inrichten volgens voorkeursprofielen (ondergrond en bovengrond).	1. Verkenning combineren bomen en kabels en leidingen 2. Updaten en uitwerken van (onder- en bovengrondse) voorkeursprofielen voor inrichting van typen straten in de nadere regels Handboek Openbare Ruimte en Handboek Kabels, Leidingen en Boomwortels

Uitgangspunten voor afweging

Op basis van bovenstaande beleidsdoelstellingen tekent zich voor regie op de ondergrond een afwegingskader op hoofdlijnen af dat bij het organiseren van de regiefunctie nader uitgewerkt wordt.

1. **Schaalniveaus**
   Keuzes ten aanzien van (toekomstig) gebruik of bescherming van de ondergrond op hoger schaalniveau gaan boven keuzes op een lager schaalniveau (nationaal; regio; stedelijk; wijk/gebied; straat). De integrale afweging wordt gemaakt op gebiedsniveau waarbij de ruimtelijke keuzes op stedelijk niveau een kader vormen.
2. **Integrale afweging**
   Afweging van gebruik van de ondergrond wordt altijd integraal gedaan, dat wil zeggen: afweging tussen benutting en bescherming van ondergrondse waarden, tussen opgaven en tussen huidig en toekomstig gebruik.
3. **Collectief versus privébelang**
   Collectieve belangen gaan boven privé- of perceelbelang.
4. **Ruimtegebruik**
   Bij gebruik van de ondergrond gaan oplossingen met minimaal ruimtegebruik boven oplossingen die meer ruimte kosten.
5. **Natuurlijke oplossingen**
   Bij gebruik van de ondergrond gaan ‘nature based solutions’ die de eigenschappen niet onherstelbaar aantasten boven technische oplossingen waarin niet natuurlijke materialen of stoffen worden gebruikt en het risico hebben dat zij de eigenschappen van de ondergrond onherstelbaar beschadigen.
6. **2de Watervoerend pakket**
   In het werkingsgebied van het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer (dynamische en bufferzone) en op plekken waar drinkwaterbescherming geldt (waterwingebieden) kiezen we bij voorkeur voor oplossingen die de bescherming van het grondwater niet aantasten.
7. **Vitale bodem**
   Op de in het Omgevingsplan vast te stellen (onderdelen van de) hoofdgroenstructuur heeft ruimte en kwalitatief goede, vitale bodem voor bomen en ander groen voorrang boven andere functies.
8. **Hoofdtracés en locaties van ondergrondse infrastructuur**
   Op de in het Omgevingsplan vast te stellen hoofdtracés en locaties van de ondergrondse infrastructurele netwerken heeft ruimte in de ondergrond voor het desbetreffende netwerk voorrang boven andere functies.
9. **Bundeling in gebieden van intensieve verstedelijking**
   In gebieden van intensieve verstedelijking, vast te stellen in het Omgevingsplan, heeft vergaande bundeling (verticaal; inpandig) van ondergrondse infrastructurele netwerken en objecten de voorkeur.
10. **Conflicten tussen opgaven**
    Bij conflicten tussen de levende bodem in de hoofdgroenstructuur en hoofdtracés van ondergrondse infrastructurele netwerken, en tussen hoofdtracés van ondergrondse infrastructurele netwerken onderling geven we de voorkeur aan bundeling (meervoudig ruimtegebruik) of scheiding tussen groen en/of infrastructurele netwerken met (innovatieve) technische oplossingen.



Beleidskeuze schema

C Monitoring, sturing en verantwoording





C1 Voortgang en verantwoording

Integraal regievoeren op beschermen, benutten, beter maken en beheren van de ondergrond is een nieuw beleidsthema. Het vormgeven en uitvoeren van regie op de ondergrond wordt onderdeel van de boven- en ondergrondse stedelijke sturing op ontwikkeling en beheer. Er is een beweging gaande op nationaal, regionaal en stedelijk niveau om de ondergrond te integreren in het beleid op de ruimtelijk ordening (‘water en bodem sturend’). Het is te verwachten dat de komende jaren lessen getrokken worden uit onze ervaringen en de ervaringen elders in den lande die ons beleid kunnen verrijken.

Wonderwoods
in aanbouw (2024)

Beleidscyclus

We gaan ervan uit dat de beleidsnota na 10 jaar herzien wordt. Een eerste evaluatie van ons beleid plannen we twee jaar na het inregelen van de regiefunctie op de ondergrond in de gemeentelijke organisatie. De resultaten van de evaluatie worden in een raadsbrief met de raad gedeeld. Indien de uitkomsten aanleiding geven tot bijstelling van het beleid wordt dit ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd. Vervolgens vindt 4 jaar na de eerste evaluatie een tweede evaluatie plaats ter voorbereiding van een update van de beleidsnota. De raad wordt ook dan geïnformeerd over de resultaten van de evaluatie.

Begrotingscyclus

In het jaarverslag wordt gerapporteerd over de voortgang ten aanzien van de ambities en doelstellingen in deze beleidsnota. Beleid ten aanzien van de ondergrond raakt aan verschillende programma's in de begroting. In de jaarlijkse programmabegroting- en verantwoording geven we de voortgang van de Beleidsnota Ondergrond aan in het Programma Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed.

Stap in beleidscyclus	Planning	Betrokkenheid Gemeenteraad
1. Vastellen Beleidsnota Ondergrond	2025	Besluit
2. Start uitvoering beleidsnota	2025 - 2027	Informeren Raadsbrief
3. 1ste evaluatie	2029	Informeren Raadsbrief
4. 2de evaluatie	2033	Informeren Raadsbrief
5. Herziening Beleidsnota Ondergrond	2035	Besluit



Grondwerkzaamheden in de Haverstraat (2023)

C2 **Indicator**

Regie op kwaliteit en gebruik van ruimte in de ondergrond is een nieuw beleidsveld. Voor monitoring van het beleid op de ondergrond voegen we 1 indicator toe in de programmabegroting onder het Programma aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed.



Ondergrondse container aan de Croeselaan (2024)

	Effectindicator	0-meting	Meting 1 (2027)	Meting 2 (2029)	Begrotings-indicator
1. Ondergrond integraal onderdeel ruimtelijke keuzes	% ruimtelijke plannen (visie; beleid; uitvoering) waarin doelmatig gebruik van ondergrond expliciet wordt meegewogen	Nieuwe indicator: geen 0-meting	25%	50%	Ja

Noot:
Assumptie voor de aangegeven waarden van deze indicator is dat na het vaststellen van deze Beleidsnota Ondergrond de processen en organisatie van regie op de ondergrond ingeregeld worden tussen 2025 en 2027, inclusief de monitoring. Bewust meewegen van de ondergrond in ruimtelijke beslissing wordt een standaard onderdeel van ruimtelijke plannen. Verbeteren van de ondergrond, gebruik maken van de kwaliteiten van de ondergrond of herordenen van de ondergrondse infrastructuur is niet in alle gevallen mogelijk, hetzij omdat dit technisch of financieel niet haalbaar is hetzij omdat ‘nature based solutions’ niet mogelijk zijn. Dit is dan een weloverwogen beslissing.



C3 **Risico's**

In deze paragraaf beschrijven we de risico's van het uitvoeren van het geschetste beleid alsmede de maatregelen om de risico's te beperken. Daarbij zij aangetekend dat het niet hebben van beleid ten aanzien van regie op de kwaliteit en ruimte in de ondergrond een groter risico met zich meebrengt voor gezond stedelijk leven voor iedereen nu en in de toekomst.

Luchtfoto van de saneringswerkzaamheden in het Griftpark en aan de Blauwkapelseweg-Kleine Singel (boven) te Utrecht (1997)

Risico-omschrijving	Toelichting	Maatregelen
1. De ondergrond is integraal onderdeel van ruimtelijke keuzes		
Onduidelijk op basis waarvan regie wordt gevoerd, waardoor willekeur kan ontstaan bij het ordenen van de ondergrond.	Wanneer er geen regels zijn voor de ordening van de ondergrond, blijft de ondergrond het 'wilde westen'. Het vastleggen van regels voor ordening van de ondergrond in het Omgevingsplan geeft duidelijkheid aan opgaven en externe partijen en voorkomt dat in elk project het wiel opnieuw moet worden uitgevonden. Tevens voorkomt het ad-hoc beslissingen op projectniveau die gevolgen kunnen hebben voor de gehele stad.	Vastleggen van regels voor bescherming en benutting van de ondergrond in het Omgevingsplan om sturing te kunnen geven aan inrichting en beheer van de ondergrondse ruimte.
Gebrek aan samenwerking en afstemming tussen overheden, en daarmee ook tussen gebruik en bescherming van de ondiepe, diepere en echt diepe ondergrond leidt tot inefficiënt gebruik en conflicten tussen opgaven.	Verschillende overheden hebben diverse bevoegdheden in de ondergrond. Er is sprake van meerdere regisseurs op meerdere schaalniveaus en thema's.	De gemeente neemt het initiatief om af te stemmen en te komen tot samenwerkingsafspraken met medeoverheden.
2. Bodemkwaliteiten beschermen en verbeteren		
Niet alles kan overal als je met de ruimtelijke inrichting de bodem en ondergrond niet onherstelbaar wil aantasten.	Wanneer de inrichting niet aansluit bij kwaliteiten en eigenschappen van de ondergrond kunnen knelpunten ontstaan in de uitvoering of na de realisatie van een project (bijvoorbeeld grondwateroverlast of onvoldoende beschikbare capaciteit voor bodemenergiesystemen).	Het planproces zodanig efficiënt inrichten dat planologen van de boven- en ondergrond vanaf het begin samen de analyse maken van de (on)mogelijkheden van een ruimtelijke ontwikkeling.
Prioriteit geven aan de bescherming van grondwaterkwaliteit geeft beperkingen aan andere opgaven m.n. energiewinning via WKO-systemen.	Het 2de watervoerend pakket is van belang voor drinkwaterwinning en is kwetsbaar voor vervuiling door doorboring.	Het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer wordt geactualiseerd en stelt regels op voor gebruik en bescherming van het grondwater.
3. Gebruik van de ondergrondse ruimte ordenen voor het gezamenlijk realiseren van de opgaven van de stad		
Ondergrondse ruimte geven aan hoofdtracés en locaties van infrastructuur geeft beperkingen aan en potentieel conflicten met andere opgaven, m.n. van één netwerk ten opzichte van een andere en vergroening van de stad, wanneer er geen overeenstemming bestaat over prioriteiten in de ondergrond.	De hoofdinfrastructuur is van belang voor het functioneren van de stad, zoals watervoorziening, energie, riolering, telecommunicatie. Opgaven komen elkaar tegen en compromissen zijn niet altijd mogelijk. Andere opgaven moeten dan een andere plek zoeken. Het niet vastleggen van de hoofdtracés en locaties dwingt tot meer overleg met potentiële conflicten tussen partijen. Dit werkt kostenverhogend.	a) In het Omgevingsplan vastleggen van hoofdtracés en locaties van netwerken waar het desbetreffende netwerk prioriteit heeft rekening houdend met gemeentelijke ambities en plannen voor wegen, riolering, hoofdgroenstructuur en gebieden van herontwikkeling. b) Integrale planning van boven- en ondergrond om zo mogelijk alle opgaven een plek te geven.
De verplichting tot ruimtebesparende oplossingen voor het gebruik van de ondergrond in gebieden van intensieve verstedelijking (zoals RSU-knooppunten) legt beperkingen op aan individuele opgaven en externe partijen waardoor zij minder geneigd kunnen zijn mee te werken aan een ontwikkeling.	Opgaven zitten elkaar in de weg in de ondergrond, vooral in gebieden van intensieve verstedelijking. Dit betekent keuzes maken en prioriteit geven aan opgaven, en tegelijkertijd zoveel mogelijk ruimte creëren om opgaven gezamenlijk te kunnen realiseren. Daarvoor is regie op de ondergrond nodig waarvoor de gemeente een instrumentarium nodig heeft.	a) In het Omgevingsplan vastleggen op welke plekken van intensieve verstedelijking ruimtebesparende maatregelen in de ondergrond verplicht zijn. b) Integrale planning van boven- en ondergrond om zo mogelijk alle opgaven een plek te geven. c) Onderzoeken welke (financiële) instrumenten gebruikt kunnen worden om partijen te faciliteren om bij te dragen aan een gebiedsontwikkeling, bijvoorbeeld door voorfinanciering van mantelbuizen en kabelgoten.

C4 **Financiën**

In samenhang regievoeren op de kwaliteit en ruimte in de bodem en ondergrond is nieuw binnen de gemeentelijke organisatie. Wat niet nieuw is, is dat in de bestaande organisatie verschillende afdelingen van de Ontwikkelingsorganisatie Ruimte en Stadsbedrijven zich bezighouden met de ondergrond. De Beleidsnota Ondergrond betekent een scherpere invulling van bestaande taken om te komen tot regie op de ondergrond. De in onderstaande tabel genoemde kosten van de inzet van personeel worden derhalve gedekt vanuit bestaande budgetten. Met andere woorden: deze kosten worden nu ook al gemaakt.

Het budget voor regievoering wordt aangevuld met externe subsidies van het Rijk voor met name de innovaties. Daarnaast zullen kosten worden gedekt uit de ruimtelijke projectbudgetten. Binnen deze projecten moet rekening worden gehouden met kosten voor regie en advies over de ondergrond, om de juiste afweging te kunnen maken binnen het project.
Het effect van de regie op de ondergrond betreft ook het voorkomen van kosten die zonder dit beleid in de toekomst gemaakt zouden moeten worden. Denk daarbij aan herstel- en aanpassingskosten in de ondergrond omdat er over het gebruik geen integrale afweging is gemaakt tussen opgaven (bijvoorbeeld: tussen aanbrengen van ondergrond bedekkende constructies en ruimte voor waterbuffering of afvloeien van overtollig regenwater in het kader van klimaatadaptatie), of tussen huidig gewenst en toekomstig gewenst gebruik (bijvoorbeeld: de aanleg nu van WKO-systemen op plekken in de ondergrond die in de toekomst nodig zijn voor de aanleg van een ondergrondse tram). Deze kosten of besparingen kunnen niet in harde cijfers gevangen worden, maar zijn wel een belangrijk argument om te investeren in regie op de ondergrond.



Plekken voor ondergrondse containers in de nieuw ingerichte Kanaalstraat (2024)

Tabel Financiën (in €'000)

	2025	2026	2027	2028	2029	Waarvan structureel jaarbedrag
Totaal benodigd budget						
1.1 Regie voeren op de ondergrond in het kader van doelmatig gebruik van de ondergrond	450	450	450	450	450	450
1.1.1 Werkzaamheden ten behoeve van specifieke projecten	PM	PM	PM	PM	PM	PM
1.2 Inzicht in ondergrond Doorontwikkeling en beheren 3D ondergrondmodel	260	110	110	110	110	0
2.1 Uitvoeren taken in het kader van bodembescherming en verbetering	1.170	1.170	1.000	1.000	1.000	1.000
Totaal benodigd budget (A)	**1.880**	**1.730**	**1.560**	**1.560**	**1.560**	**1.450**
Reeds in begroting gedekt						
Programma Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed – doelstelling Beheer Openbare Ruimte	400	400	400	400	400	400
Programma Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed – doelstelling Leefomgeving en Ondergrond	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050
Bijdragen vanuit ruimtelijke projecten	PM	PM	PM	PM	PM	PM
Reeds in begroting gedekt (B)	**1.450**	**1.450**	**1.450**	**1.450**	**1.450**	**1.450**
Bijdragen van derden						
1.2 Specifieke uitkering Rijk voor 3D ondergrondmodel (SPUK)	260	110	110	110	110	0
2.1 Specifieke uitkering Rijk voor vitale bodem (SPUK)	50	50				0
2.1 Specifieke uitkering Rijk voor aanpak diffuus verspreid lood (SPUK)	120	120				
Bijdragen van derden (C)	**430**	**280**	**110**	**110**	**110**	**0**
Nog niet gedekte kosten						
3. Ordening ondergrondse ruimte	PM	PM	PM	PM	PM	
Nog niet gedekte kosten (A-B-C)	**PM**	**PM**	**PM**	**PM**	**PM**	

Toelichting bij de tabel

De nummers in de tabel verwijzen naar de doelstellingen in deze beleidsnota. In de tabel zijn niet alle doelstellingen en activiteiten benoemd.
De niet genoemde doelstellingen geven richting aan de regie die al is begroot onder 1.1 of vallen onder de taken begroot onder 2.1.

Reeds in de gemeentelijke begroting gedekt

Per ambitie en bijbehorende doelstellingen geven we aan welke onderdelen reeds gedekt zijn in de bestaande begroting.

Ambitie 1:
De ondergrond is integraal onderdeel van ruimtelijke keuzes

1.1 Doelmatig gebruik van de ondergrondse ruimte is onderdeel van de afweging bij het ontwikkelen en uitvoeren van ruimtelijke plannen.

De basiskosten van regievoeren op de ondergrond (plantontwikkeling, uitvoering en beheer) worden gedekt uit het Programma Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed, doelstellingen Beheer Openbare Ruimte en Leefomgeving en Ondergrond.

Het voeren van regie is voor een groot deel gekoppeld aan de ruimtelijke projecten (1.1.1). Bij het opstellen van projectbegrotingen is de inzet van capaciteit van planologen van de ondergrond een vereiste en worden specifieke fysieke maatregelen genomen om regie te voeren op de ondergrond (‘binnenplanse dekking’). Die ruimtelijke projecten vallen onder de Programma’s Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed; Ontwikkelen en wonen voor iedereen; Klimaatvriendelijke stad; en Duurzame bereikbaarheid. De ruimtelijke projecten zijn onderdeel van het Meerjarenperspectief Ruimte (MPR) en het Meerjaren Investeringsprogramma (MJIP). Benodigde bedragen zijn project afhankelijk en niet te schatten. Om deze investering zichtbaar te maken is dit benoemd als een PM-post in de tabel.

Ambitie 2:
Bodemkwaliteiten beschermen en verbeteren

2.1 De natuurlijke eigenschappen van de bodem en ondergrond zo veel mogelijk in stand houden en waar nodig verbeteren.

Dit betreft de uitvoering van zowel bodembescherming en -sanering, het ontwikkelen van een aanpak voor de bescherming van vitale bodem, als de aanpak van diffuse verspreiding van loodverontreiniging. Deze activiteiten vallen onder het Programma Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed, doelstelling Leefomgeving en Ondergrond.

2.2 De (beoogde) inrichting, eigenschappen en waarden van de bodem en ondergrond op elkaar afstemmen.

2.3 Ondiepe ondergrond: in de hoofdgroenstructuur ingrepen/graven in de ondergrond tot een minimum beperken en de bodemkwaliteit waar mogelijk verbeteren.

Deze beleidsdoelstellingen geven inhoudelijk richting aan het voeren van regie op de ondergrond en de kosten vallen onder punt 1.1.

2.4 Diepere ondergrond: prioriteit geven aan de bescherming van de grondwaterkwaliteit boven andere functies als deze functies de grondwaterkwaliteit onevenredig aantasten.

De kosten voor het beschermen van de grondwaterkwaliteit zijn onderdeel van de wettelijke taken die uitgevoerd worden als onderdeel van het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer. Alle wettelijke taken zijn begroot onder punt 2.1.

Ambitie 3:
Gebruik van de ondergrondse ruimte ordenen voor het gezamenlijk realiseren van de opgaven van de stad

3.1 De huidige en toekomstige tracés of locaties van de ondergrondse hoofdinfrastructuur hebben prioriteit ten opzichte van andere opgaven.

3.2 Natuurlijke momenten aangrijpen om de ondergrond te (her)ordenen.

3.3 In de knooppunten van intensieve verstedelijking de voorkeur geven aan inpandige oplossingen en (verticale) ordening/ bundeling van netwerken en objecten.

3.4 Infrastructurele netwerken inrichten volgens voorkeursprofielen (ondergrond en bovengrond).



Aanleg busbaan onder Beneluxlaan (2019)

Deze beleidsdoelstellingen geven inhoudelijk richting aan het voeren van regie op de ondergrond en de kosten vallen onder punt 1.1.

Bijdragen van derden

Ambitie 1:
De ondergrond is integraal onderdeel van ruimtelijke keuzes

1.2 Inzicht in beschikbare ruimte, kwaliteiten, mogelijkheden en kwetsbaarheden van de ondergrond is de basis voor plan- en uitvoeringsprocessen (waaronder UPG).

Het 3D-model van de ondergrond is grotendeels ontwikkeld uit bijdragen van het Rijk. Voor de doorontwikkeling, actualisering en beheer van het model is tot en met 2025, en voor beheer tot en met 2030 een SPUK-bijdrage van het Rijk beschikbaar.

2.1 De natuurlijke eigenschappen van de bodem en ondergrond zo veel mogelijk in stand houden en waar nodig verbeteren.

Voor de ontwikkeling van een aanpak van vitale bodem is een SPUK-bijdrage van het Rijk beschikbaar gesteld, als ook de aanpak voor de diffuse verspreiding van loodverontreiniging.

Nog niet gedekte kosten

Ambitie 3:
Gebruik van de ondergrondse ruimte ordenen voor het gezamenlijk realiseren van de opgaven van de stad

Kosten voor fysieke (herordening) van de ondergrond zijn project afhankelijk en kunnen niet in de begroting van de beleidsnota worden opgenomen.

In de bestaande stad is er geen budget beschikbaar voor fysieke maatregelen boven op bestaande één-op-één vervangingen. Er zijn extra middelen nodig voor het herordenen van ondergrondse infrastructuur op natuurlijke momenten (zoals rioolvervanging), waardoor ruimte in de ondergrond ontstaat voor (toekomstige) gemeentelijke ambities en toekomstige kosten worden vermeden. Herordening is alleen mogelijk als er extra-budget beschikbaar is voor een project. Dit betekent dat de (technische) noodzaak voor herordening urgent en onoverkomelijk moet zijn om de gewenste politieke ambities te realiseren, en dat bij integrale afweging in de voorjaarsnota hiervoor budget kan worden vrijgemaakt. Onderdeel van de kosten zijn nadeel-compensatiekosten van met name netbeheerders conform de wettelijke eisen en gemeentelijke regelgeving (beleidsregel nadeelcompensatie kabels en leidingen gemeente Utrecht). [61]

In gebiedsontwikkelingen (waaronder ‘knooppunten RSU’) is fysieke herordening (verticale ordening; inpandige oplossingen) in principe onderdeel van de ‘binnenplanse’ projectkosten. Ook hier is de noodzaak van ordening leidend voor het opnemen van deze kosten in de grondexploitaties. Ordening is op korte termijn kostenverhogend maar noodzakelijk om huidige en toekomstige ambities te kunnen realiseren. Het niet-ordenen leidt tot hogere kosten (en overlast) in de toekomst. Regie op ondergronds ruimtegebruik vraagt in veel gevallen voorfinanciering die meegenomen moet worden bij de business case van projecten.



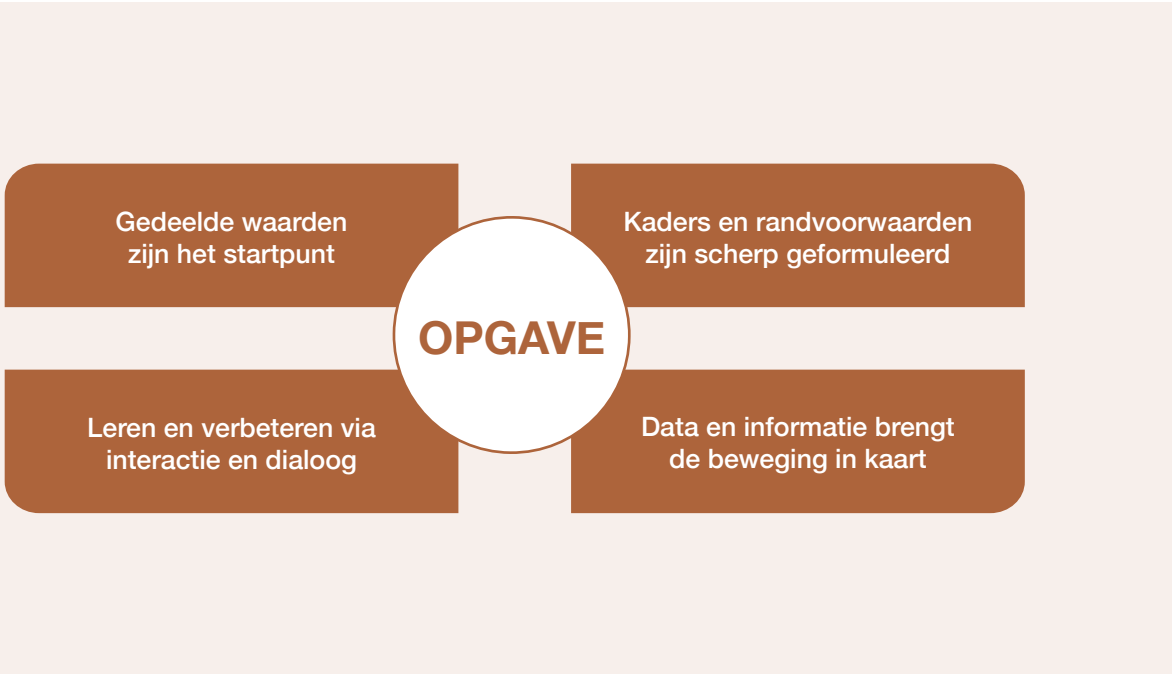
Werkzaamheden aan de Amsterdamsestraatweg (2024)

C5 Utrechts Sturingsmodel (voor complexe opgaven)

Organiseren en voeren van regie op de ondergrond is een complexe opgave.
De ondergrond raakt alle ruimtelijke programma's uit de programmabegroting:

- Aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed
- Ontwikkelen en wonen voor iedereen
- Klimaatvriendelijke stad
- Duurzame bereikbaarheid

Voor sturing van de opgaven hanteren we het Utrechts Sturingsmodel.



Sturingsmodel (complexe opgaven)



Aanleg zinker door de Vecht voor het warmtenet (2024)

Opgave	Ondergrond onderdeel maken van ruimtelijk keuzen van de stad waarbij we ondergrondkwaliteiten beschermen en verbeteren en de ruimte in de ondergrond ordenen om de opgaven zo mogelijk gezamenlijk te kunnen realiseren. (Zie voor details hoofdstuk B3)
Gedeelde waarden zijn het startpunt	1. De ondergrond is de basis voor het ontstaan en de identiteit van de stad 2. De ondergrond is de basis voor een gezonde stad 3. De ondergrond is de basis voor het functioneren van de stad
Kaders en randvoorwaarden zijn scherp geformuleerd	• Ruimtelijke planprocessen en organisatie zijn aangepast voor samenhangende regie op de boven- en ondergrondse openbare ruimte en worden toegepast door alle ruimtelijke opgaven • Regelgeving is vastgelegd in Omgevingsplan om te kunnen sturen
Data en informatie brengt de beweging in kaart	Zie indicator in hoofdstuk C2. Fundament is data over toepassing van regie op de ondergrond in ruimtelijke projecten
Leren en verbeteren via interactie en dialoog	**Extern:** Jaarlijks overleg met netbeheerders, provincie en waterschappen **Ambtelijk:** Bespreking jaarlijkse rapportages en evaluaties in stuurgroep openbare ruimte, opgaveoverleg Ruimte en MT Beheer Openbare Ruimte **Bestuurlijk:** Bespreking jaarlijkse rapportages en evaluaties met wethouder Openbare Ruimte en informeren van Gemeenteraad door middel van raadsbrieven



Rioolvervanging Amsterdamsestraatweg (2024)

D Bijlagen



DOMunder, zicht op het archeologische profiel



D1 De Ondergrond van Utrecht

De ondergrond van Utrecht herbergt een ingewikkelde wereld. We kunnen niet zomaar in de bodem kijken maar we zijn als stad wel afhankelijk van haar voor ons bestaan en gebruiken haar voor veel functies in de stad. Denk aan het funderen voor gebouwen, ruimte voor boomwortels en voor kabels en leidingen.

Herinrichting kasteeltuin Nijevelt in de wijk Veldhuizen. Oude grachtjes uit de 14e eeuw en een oude moestuin worden teruggebracht en de Romeinse Limes worden zichtbaar (2021).

De diepere ondergrond biedt ons mogelijkheden voor bodemenergie en het gebruik van grondwater voor drinkwater. Al die functies hebben we te danken aan een onregelmatige en complexe opeenstapeling van bijvoorbeeld zand, leem, klei en veenlagen. Ze zijn in de loop van de lange geologische geschiedenis ontstaan door afzetting van rivieren, zee en wind. Die lagen met grondwater, mineralen en kringlopen hebben eigenschappen die ieder op hun eigen wijze deel uitmaken van een delicaat systeem waarbij de onderdelen op verschillende wijze en schaal met elkaar in verbinding staan[62]. Dit geheel vormt een basis van het leven, ook in de stad.

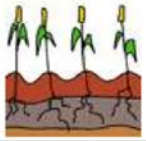
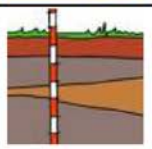
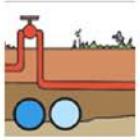
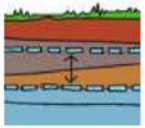
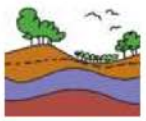
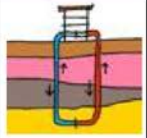
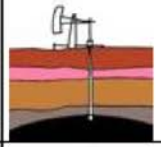
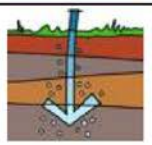
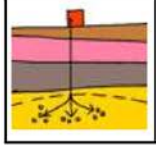
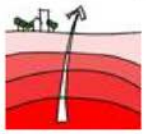
Sinds er mensen in Utrecht wonen hebben ze de bodem en ondergrond op heel verschillende wijzen gebruikt. De oudste voorbeelden treffen we aan als archeologische resten. De moderne stad maakt intensief gebruik van vele nuttige eigenschappen van de ondergrond. Die noemen we ook wel 'ondergrondkwaliteiten'. We delen ze als volgt in (zie figuur pagina 61)[63]:

- **Regulatiekwaliteiten**: deze kwaliteiten dragen bij aan filteren van grondwater, gezonde bomen en planten, afvoer van regenwater en afbraak of filtering van chemische stoffen. Zij zorgen op een natuurlijke wijze voor een stabiel leefmilieu, voor een gezonde, leefbare en veilige stad voor mens, plant en dier.
- **Productiekwaliteiten**: deze kwaliteiten verwijzen naar de voorraden van bijvoorbeeld grondwater voor drinkwater en bodemwarmte, of de capaciteit om gewassen te produceren. Zij dragen bij aan de stad en het realiseren van haar opgaven.
- **Draagkwaliteiten**: deze kwaliteiten hebben betrekking op het gebruik van de ruimte in de ondergrond voor aanleg van en plek geven aan bijvoorbeeld gebouwen, kabels, leidingen en wegen zonder dat ze zettingsschade krijgen, bijna letterlijk het fundament van de stad.
- **Informatiekwaliteiten**: deze kwaliteiten leveren informatie en inzicht in onze geschiedenis en komaf en de fysieke basis van de stad. Ze geven belevingswaarde en identiteit aan het gebied erboven, en scheppen voorwaarden voor de biodiversiteit in de stad.

In sommige gevallen gaan we erg ver in het gebruik van de kwaliteiten. Daardoor kan de bodem verdwijnen (afgegraven zijn of bedekt onder gebouwen of verharding) of (bijna) onherstelbaar veranderen qua samenstelling (verontreinigingen) en opbouw (cunetzand bij aanleg van kabels en leidingen; gaten in afsluitende kleilagen tussen grondwaterlagen), of met voorwerpen erin (funderingspalen of WKO-bronnen). Door deze veranderingen kunnen we de ondergrond niet altijd meer op de oude wijze gebruiken en dat terwijl de ondergrond steeds belangrijker wordt voor alle opgaven van de stad.

De figuur op pagina 18 geeft schematisch een dwarsdoorsnede van Utrecht en haar ondergrond weer en illustreert het belang van de ondergrond. Duidelijk is te zien voor hoeveel verschillende functies de ondergrond wordt gebruikt, tot welke diepte dit plaatsvindt en tot wat voor veranderingen dit leidt van bodem en grondwater.

Ondergrondkwaliteiten

Draag kwaliteiten		**Productie** kwaliteiten		**Regulatie** kwaliteiten		**Informatie** kwaliteiten	
	Draagkracht om te bouwen		Gewasproductie		Schone en veilige bodem		Archeologische waarden
	Ondergronds bouwen		Voorraad drinkwater		Levende bodem		Aardkundige waarden
	Kabels, leidingen en riolering		Voorraad grondwater		Stabiele bodem		Landschappelijke diversiteit
	Buisleidingen		Voorraad delfstoffen		Waterbergende bodem		Ecologische diversiteit
	Warmte/koude opslag		Voorraad fossiele energie		Waterfilterende bodem		
	Opslag van stoffen		Geothermie		Koolstof bindende bodem		

Bron: ruimtexmilieu

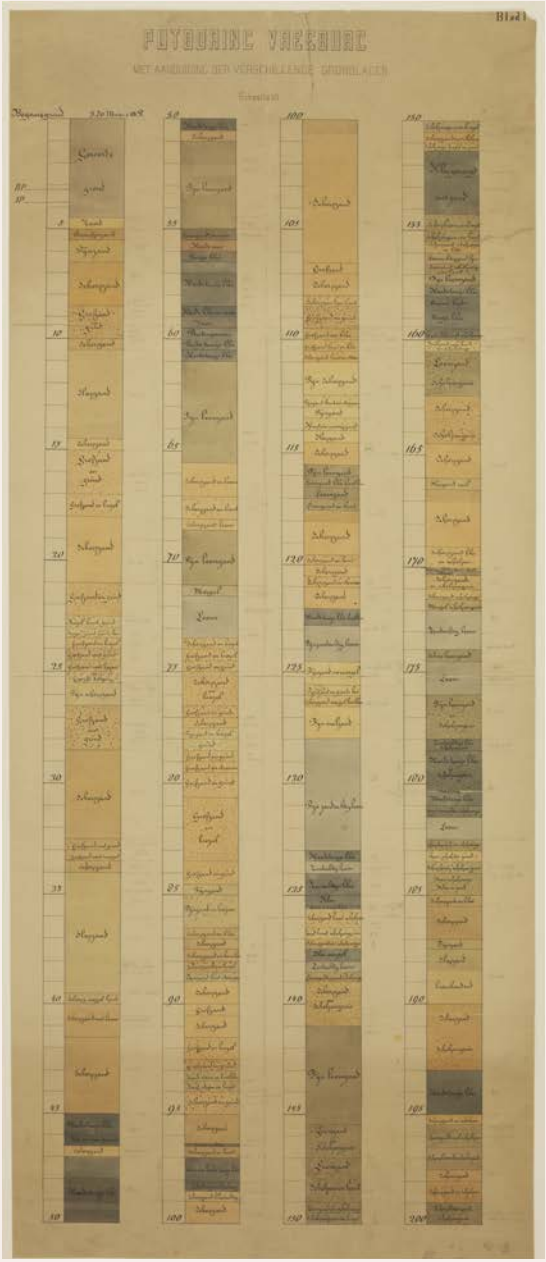
Boren in de bodem van Utrecht in de 19de eeuw

In 1866 vonden in Utrecht de eerste diepe boringen naar drinkwater in de ondergrond plaats. Vergeleken met andere steden was dit betrekkelijk laat. In Amsterdam werd in 1605 al geboord tot 70 meter diep. In Utrecht was er tot 1866 goed pompwater beschikbaar en geen noodzaak om te investeren in een waterleiding. Dat veranderde met een uitbraak van cholera in 1866. Achtereenvolgens werden er putboringen gedaan op het Jacobikerkhof (1867), De Neude (1872) en Vredenburg (1876). In Vredenburg werd een diepte van 369 meter behaald. De boring door stadboormeester H. de Graaf leverde echter niet het gewenste resultaat op. Met een vernieuwde techniek, de boormethode Fauvelle, waarbij een boor een draaiende beweging kan maken door middel van ingeperste waterstralen in een boorgat, kon er gemakkelijker en goedkoper geboord worden. De Gemeente besloot daarop vijf welputten van 100 meter diep te maken. Uiteindelijk koos Utrecht in 1881 voor een waterleiding met heidewater als bron. De grondmonsters van de boringen zorgden wel voor een beter beeld van de ondergrond van Utrecht.

Bron: Poppe, Pepijn, De zoektocht in de bodem naar ‘opspringend water’. In: Bodem, nummer 1, mei 2023



Boorinstallatie van H. de Graaf op het Vredenburg (1878)



Boring Vredenburg tot 200 meter

D2 **Juridische context**

De Beleidsnota Ondergrond 2025-2035 schetst de strategische beleidskaders voor de ondergrond binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Utrecht. Deze beleidsnota maakt onderdeel uit van de Omgevingsvisie Utrecht. De Omgevingsvisie Utrecht is een omgevingsvisie zoals bedoeld in de Omgevingswet (hierna Ow). Hier is al het gemeentelijke beleid over de fysieke leefomgeving in opgenomen.

In deze beleidsnota wordt op basis van de Omgevingswet, artikel 3.2, mede voor de uitoefening van de taken en bevoegdheden, bedoeld in artikel 2.1 lid 1 Ow een beschrijving van hoofdlijnen van de kwaliteit gegeven voor de ondergrond als onderdeel van de fysieke leefomgeving. Ook bevat de beleidsnota de hoofdlijnen voor de voorgenomen ontwikkeling, het gebruik, het beheer, de bescherming en het behoud van de ondergrond en zijn in deze beleidsnota de hoofdzaken van het voor de ondergrond te voeren integrale beleid opgenomen.

Op grond van artikel 2.1 lid 2 Ow houdt een bestuursorgaan van een gemeente rekening met de samenhang van de relevante onderdelen en aspecten van de fysieke leefomgeving en van de rechtstreeks daarbij betrokken belangen. In deze beleidsnota zijn de maatschappelijke doelen van de wet, artikel 1.3 Ow, verwerkt in de ambities en doelstellingen van de gemeente Utrecht.

Milieubeginselen

De Beleidsnota Ondergrond houdt rekening met de doorwerking van de milieubeginselen zoals bepaald is in artikel 3.3 Ow. Het betreft het voorzorgsbeginsel, het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden en het beginsel dat de vervuiler betaalt. Het opstellen van deze beleidsnota vindt zijn grondslag in het aanbrengen van samenhang tussen het beschermen en benutten van de ondergrond vanuit een regiefunctie. Door beleid te maken met betrekking tot het benutten van de ondergrond ten voordele van het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit wordt invulling gegeven aan het voorzorgbeginsel.

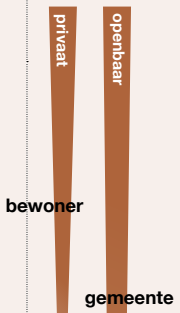
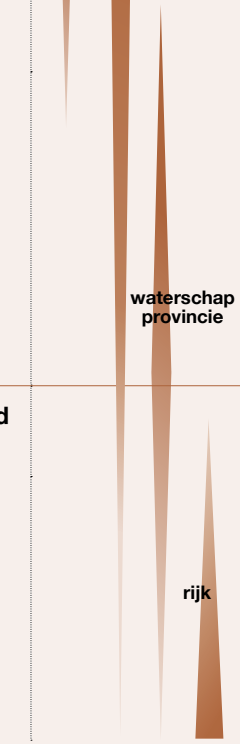
De uitgangspunten voor afweging zijn mede gekoppeld aan planologische besluiten waarmee invulling wordt gegeven aan het beginsel van preventief handelen. Het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden is verankerd in de beleidsnota. Bronmaatregelen behoren tot de maatregelen die als eerste overwogen en onderzocht moeten worden. Verder zal veelal degene die activiteiten verricht, verantwoordelijk zijn voor het voorkomen, beperken en zo nodig ongedaan maken van nadelige gevolgen van die activiteiten. Hiermee wordt invulling gegeven aan het beginsel de vervuiler betaalt. Het voorgaande sluit ook aan bij de zorgplichten zoals zijn opgenomen in de artikelen 1.6 Ow en 1.7 Ow.

Overgangsrecht

In deze beleidsnota worden beleidsstukken vermeld die zijn vastgesteld voor inwerkingtreding van de Omgevingswet. Op bepaalde beleidsstukken die voor inwerkingtreding van de Omgevingswet zijn vastgesteld kan geheel of deels het overgangsrecht van toepassing zijn.

Rechtsbescherming

De Omgevingsvisie is alleen bindend voor de gemeente en staat niet open voor beroep bij de rechter.

Straatprofiel	Regie	Opgaven	Stakeholders
Waar is het profiel?	**Wie heeft regie? Wie verleent vergunningen?**	**Welke opgaven en wanneer?**	**Welke actoren zijn betrokken en wat zijn de belangen?**
Bovengrond 0 meter diep		**Onderhoud en herinrichting van het maaiveld** **Korte termijn** • straatmeubilair: 5 jaar • tuin: 7,5 jaar • verharding; 25 jaar • verlichtingsmast: 30 jaar • bomen: 40 jaar • bebouwing: vanaf 60 jaar	**Weinig actoren: gemeente en bewoners** **Grondeigenaar/ regievoerder** • bewoner • gemeente **Beheerders** • beheer openbare ruimte: - weg - groen - openbare verlichting - verkeer - kunstwerken - speelvoorzieningen - straatmeubilair - water **Planontwikkelaars** • gemeente • projectontwikkelaars • (landschaps)architecten • specialisten **Uitvoerder** • aannemer/ loonwerker
Ondiepe ondergrond tot 50 meter diep		**Onderhoud en herinrichting van ondergrondse infra en objecten** **Middellange termijn** • afvalcontainer: 10 jaar • telecom: 25 jaar • water: 40 jaar • parkeergarage: 50 jaar • gas: 50-70 jaar • riolering: 50-80 jaar • electra: 60-80 jaar • drinkwaterleiding: 60-100 jaar **Piek in de vervangingsopgave** • piek in de vervangingsopgave door aanleg in jaren ‘60-’70 • 1-2% van de totale ondergrondse infrastructuur	**Veel actoren: scala aan individuele spelers** **Grondeigenaar/ regievoerder** • bewoner • gemeente • waterschap • provincie **Beheerders** • netbeheerder gas • netbeheerder elektriciteit • netbeheerder warmtenet • netbeheerder riolering • drinkwaterbedrijf • energieleveranciers • telecomleveranciers • afvalverwerkers • objecten, bijvoorbeeld parkeergarages **Planontwikkelaars** • gemeente • projectontwikkelaars • (landschaps)architecten • specialisten **Grondroerders** • aannemer / loonwerker
Diepe ondergrond tot 500 meter diep		**Gezond bodemsysteem en energie-/ delfstoffenwinning** **Lange termijn** • drinkwaterwinning • delfstoffenwinning **Kwetsbaar systeem** • om winning veilig te stellen is er ook zorg nodig voor het tegengaan van negatieve effecten en verstoring van de diepe ondergrond, eenmaal aangetast is het lastig te herstellen	**Weinig actoren: rijk, waterschap en provincie** **Grondeigenaar / regievoerder** • waterschap • provincie • rijk **Beheerders** • delfstoffenwinners • drinkwaterbedrijf **Planontwikkelaars** • specialisten

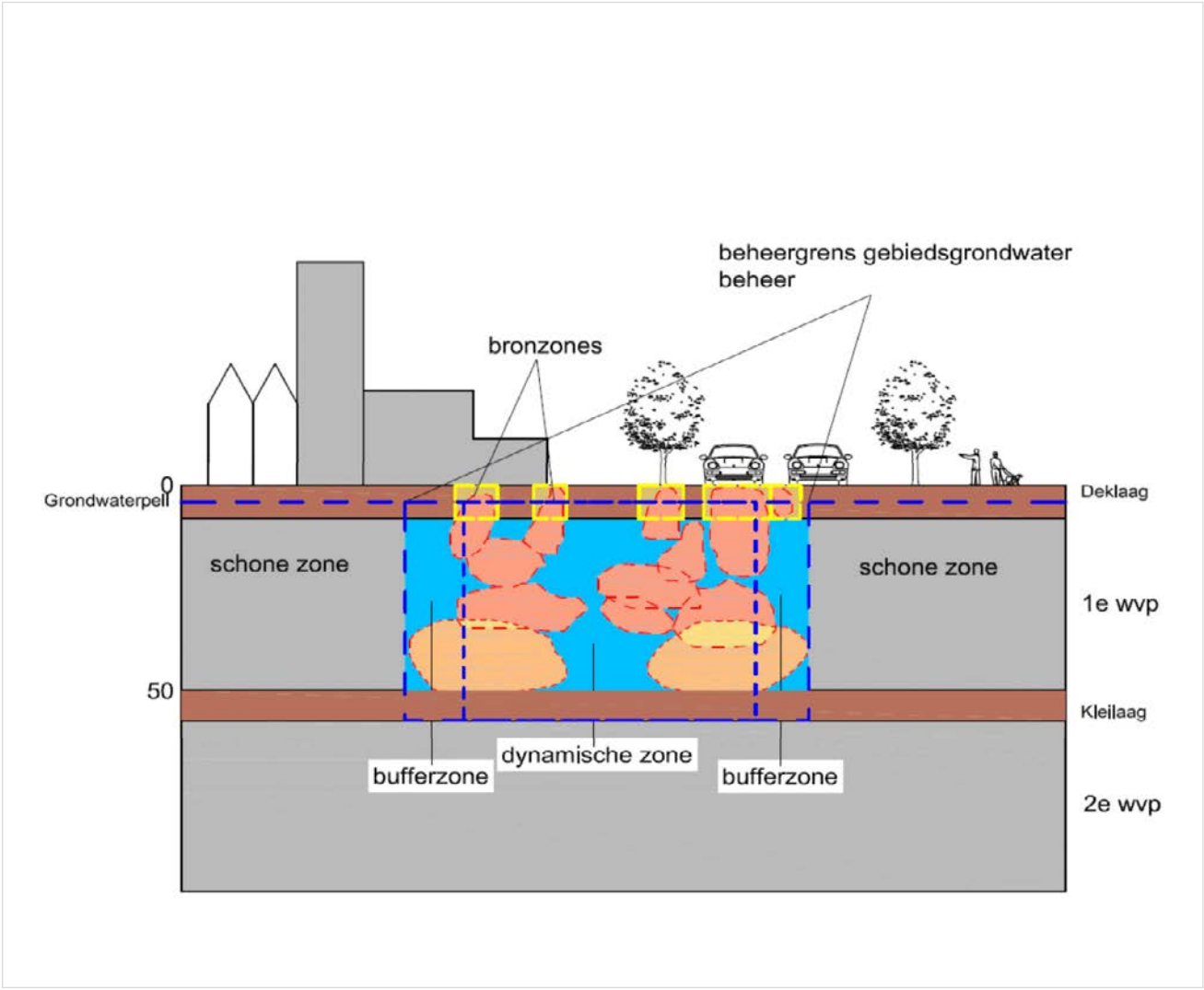
Bron: De STRAADkrant, vijfde uitgave, voorjaar 2021[64]

D3 **Gebiedsgericht Grondwaterbeheer (GGB)**

In het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer (GGB) uit 2015 is het eerste document waarin gesproken wordt over een samenhangende visie en beleid op gebruik van de ruimte in de ondergrond. De Beleidsnota Ondergrond werkt de ambities genoemd in het GGB verder uit.

Het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer (GGB) is gericht op een gebiedsgerichte aanpak om verspreiding van verontreiniging in de bodem tegen te gaan. Het GGB benadrukt het belang van beschermen, verbeteren en benutten van de ondergrond *'met het doel gebruik van de ondergrond mogelijk te maken mits dit duurzaam plaatsvindt. Dit betekent afwenteling van risico's en kosten op anderen en naar de toekomst voorkomen'* (p. 22). Binnen het GGB wordt dit voor kwantiteit en kwaliteit van grondwater uitgewerkt.

Het GGB beschrijft ook de ambities met betrekking tot gebruik van de ondergrond en water, energie en ruimte. In de Beleidsnota Ondergrond wordt dit perspectief verbreed en verder uitgewerkt. Daarnaast wordt het GGB aangepast aan de veranderde wetgeving en inzichten.



Schema GGB

Het GGB zegt:

“Ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en de rol die de ondergrond daarbij kan innemen moeten twee belangrijke elementen om rekening mee te houden worden benoemd: 1) het ruimtegebruik onder de grond heeft invloed op het ruimtegebruik boven de grond en vice versa en 2) bindende kaders en voorwaarden voor het gebruik van de ruimte onder de grond ontbreken. Het eerste element, de beïnvloeding van ruimtegebruik boven en onder de grond op elkaar, leidt tot de behoefte aan een ruimtelijke ordening en planning van de ondergrond. Het tweede element, het ontbreken van bindende kaders, leidt, samen met een gebrek aan aandacht voor ruimtelijke en milieutechnische afwegingen, tot negatieve en schadelijke effecten.

Voorbeelden van deze effecten zijn conflicten in ruimtegebruik, interferentie tussen WKO-systemen, zettingsschade als gevolg van onttrekkingen, hogere maatschappelijke kosten omdat kabels en leidingen verlegd moeten worden.

Ambities voor het gebruik van de ondergrond

Om duurzaam gebruik en een ruimtelijke planning en ordening van de ondergrond te kunnen borgen zijn de volgende ambities geformuleerd:

- De ambitie een **afwegingskader** te bieden voor **ondergronds ruimtegebrui**k in de hele stad, dat wordt gedragen door alle afdelingen in de gemeente en waarbij afweging plaats vindt in de eerste fase van ruimtelijke planprocessen;
- De ambitie om **verschillende activiteiten** zoals bouwen, energiegebruik en waterbeheer **op elkaar af te stemmen**;
- De ambitie om **randvoorwaarden** op te stellen **voor de aanleg van leidingstraten**, waarbij samenwerking wordt gezocht met de private partijen en waarbij gekeken wordt naar ander gewenst gebruik van de ondergrond (zoals boomwortels en archeologisch erfgoed);
- De ambitie om het heersende principe van wie het eerst komt wie het eerst maalt om te zetten in een geregisseerd en geordend systeem waar **meer ondergrondse activiteiten naast elkaar** mogelijk zijn.”

(Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer, 2015 pp. 27-28) D2 Juridische context



Drinkwaterput in Leidsche Rijn

D4 **Begrippenlijst**

3D-ondergrondmodel: een digitaal model dat alle databronnen met informatie over de ondergrond samenbrengt. Denk aan bodemlagen, leidingen, boomwortelzones, buizen van WKO-systemen. Met computerprogramma's (tools ofwel algoritmen) kunnen de gegevens worden weergegeven of berekeningen worden gemaakt waar ruimte is in de ondergrond of wat theoretisch de beste ligging is van een nieuwe leiding.

Bodem: de bovenste paar meter aan natuurlijke lagen aarde. Veelal wordt bij het gebruiken van 'bodem' verwezen naar het ecosysteem; de lagen waarin planten, dieren en schimmels groeien. De bodem herbergt een veelheid aan elementen of eigenschappen als (bio)chemische, bodemleven, fysische processen, organische stoffen en structuren. De definitie inclusief de diepte is niet altijd even scherp afgebakend en wordt niet altijd juist gebruikt (een 'bodemenergiesysteem' zou volgens deze definitie eigenlijk een 'onder-grondenergiesyteem' moeten heten). Vaak is het gebruik afhankelijk van de context. Dat geldt ook voor deze beleidsnota.

Bodem- en watersysteem: een samenhangend geheel van vaste en vloeibare delen van de ondergrond: bodem, grondwater en oppervlaktewater. Hierin spelen natuurlijke processen, zoals infiltratie, grondwaterstroming en oppervlaktewaterafvoer.

Bodemenergiesysteem: systeem waarmee seizoensgebonden warmte- of koudeoverschot uit een gebouw in de ondergrond wordt opgeslagen en zo beschikbaar is voor het gebouw in een ander seizoen. Er zijn twee soorten bodemenergiesystemen: open bodemenergiesystemen (OBES) en gesloten bodemenergiesystemen (GBES). Bij OBES, ook wel bekend als warmte-koudeopslag (WKO), wordt er water uit de bodem op- en teruggepompt. Dit gebeurt vaak op 100 tot 250 meter diepte. De provincie is het bevoegd gezag. Bij GBES wordt gebruik gemaakt van bodemlussen waarbij alleen warmte met de bodem wordt uitgewisseld door water – al dan niet met koelmiddel – in de buizen op en neer te pompen. Meestal gaat dit systeem niet dieper dan 200 meter diepte. De gemeente is het bevoegd gezag.

Bodemleven: de aanwezigheid van organismen: planten, bacteriën en schimmels, maar ook insecten en wormen in de bodem.

Bodemlus: zie bodemenergiesysteem.

Chemische bodemkwaliteit: de mate waarin verontreinigende stoffen in de bodem aanwezig zijn.

Cultuurhistorische kwaliteiten: de geschiedenis van alles dat door mensen gemaakt is en niet op natuurlijke wijze ontstaan is. Cultuurhistorie gaat over landschap en alles wat bij dat landschap hoort, zoals wegen, water, wallen, hagen, akkers en polders.

Cunet: een afgegraven strook ondergrond en vervangen door ander materiaal. Het wordt veelal toegepast als drager voor bijvoorbeeld een verharding of leiding.

Damwand: verticale platte constructies die in de ondergrond worden gedreven om de omliggende grond of water buiten te houden.

Energietransitie: de overgang van fossiele energiebronnen naar duurzame en CO_2 neutrale energiebronnen.

Erfgoed: nalatenschap van het verleden, zowel materieel (zoals in museum, oude binnensteden en landelijk gebied) als immaterieel (tradities, rituelen en verhalen).

Expansievat: een onderdeel van een warmteleiding

die de leiding beschermt tegen schade door rekken en krimpen in de lengterichting.

Fysische bodemkwaliteit: eigenschappen en kenmerken van de bodem die van invloed zijn op de groei van planten, waterdoorlatendheid, beluchting, stevigheid en bewerkbaarheid van de bodem zoals structuur van de bodem, deeltjesgrootte, water bufferend vermogen.

Geothermie: aardwarmte die gebruik maakt van warm water uit de diepere ondergrond (van meer dan 500 meter tot enkele kilometers diep). Het Rijk is het bevoegd gezag.

Gesloten bodemenergiesysteem: zie bodemenergiesysteem.

Grond: vaak synoniem gebruikt met bodem: bovenste laagje van de aardkorst, niet geconsolideerde materialen opgebouwd uit minerale delen al dan niet vermengd met organische stof.

Grondwater: water dat zich onder het aardoppervlak bevindt, in de poriën van en tussen de bodemkorrels.

Grondwaterverontreinigingen: schadelijke en niet natuurlijke stoffen die door menselijk handelen in het grondwater terecht zijn gekomen en zich erin kunnen verplaatsen met de grondwaterstroming mee.

Infrastructuur: verzamelnaam voor fundamentele fysieke en organisatorische systemen, faciliteiten en structuren die nodig zijn voor het functioneren van een samenleving, economie, of organisatie. Denk aan wegen of spoorlijnen, maar ook drinkwaterleidingen of een elektriciteitsnet.

KLIC: centrale, nationale database waarin de locaties van kabels en leidingen wordt vastgelegd. Bij een voorgenomen activiteit in de bodem dient deze hier te worden te worden gemeld om informatie over de ligging van kabels en leidingen te krijgen. Zo wordt graafschade tot een minimum beperkt.

Klimaatadaptatie: aanpassen van de leefomgeving aan veranderend klimaat. Het kan gaan over bijvoorbeeld het omgaan met opwarming, of omgaan met meer en intensievere neerslag.

Kringlopen: cyclische processen waarbij materialen, energie of informatie voortdurend worden gerecycled, hergebruikt en opnieuw worden verdeeld binnen een ecosysteem, een systeem of een bepaalde omgeving.

Landschappelijke waarden: de esthetische, culturele, ecologische, historische en sociale kenmerken en eigenschappen van een landschap die worden gewaardeerd door individuen, gemeenschappen, en de samenleving als geheel.

Maaiveld: bovenkant van de bodem.

Mantelbuis: een holle buis in de grond bestemd voor de doorvoer van leidingen, veelal toegepast om - na eenmaal te zijn aangelegd – eenvoudig leidingen doorheen aan te leggen zonder dat iedere keer het gehele traject hoeft te worden open gegraven.

Netcongestie: het niet kunnen afnemen of terugleveren van stroom door de toenemende hoeveelheid stroom die op het elektriciteitsnet wordt getransporteerd.

Ondergrond: De bodemlagen onder de ‘bodem’, veelal vanaf een paar meter diep. Afhankelijk van de context wordt verwezen naar de bodemlagen inclusief de fysische, biologische en chemische processen die zich erin afspelen, bijvoorbeeld de grondwaterstromingen. De ondergrond wordt ook vaak gebruikt om de ruimte aan te geven die kan worden gebruikt voor nuttige functies. De definitie inclusief de diepte is niet altijd even duidelijk afgebakend. Vaak is het gebruik afhankelijk van de context. Dat geldt ook voor deze Beleidsnota.

Ondergrondfuncties: verschillende taken of eigenschappen die de ondergrond kan bevatten of vervullen zoals archeologie, draagkracht om te bouwen, voedingsbodem voor bomen en planten.

Open bodemenergiesysteem: zie bodemenergiesysteem.

Saneren: in het kader van bodemverontreiniging. Onder saneren wordt verstaan het beperken en zoveel mogelijk ongedaan maken van een verontreiniging en de directe gevolgen of dreigende verontreiniging van de bodem.

Scheg: een groengebied van formaat dat vanaf het buitengebied, via de stadsrand doordringt in stedelijk gebied. Het heeft de vorm van een landschapspark dat stad en land verbindt.

Scheidende laag: een relatief slecht waterdoorlatende laag in de ondergrond. Meestal bestaat deze laag uit klei of leem. Grondwater in deze laag stroomt alleen verticaal en bijzonder langzaam. Deze laag scheidt twee watervoerende zandige lagen – een eronder en een erboven (watervoerende pakketten). Hierin stroomt het grondwater relatief snel en horizontaal.

Sponswerking: de eigenschap van een bodem om (regen)water op te nemen en langzaam weer af te geven aan planten, de omgeving of dieper grondwater. De eigenschap wordt vooral bepaald door de minerale samenstelling, organisch stofgehalte en de structuur.

Stroomruggen: een in het landschap zichtbare oude rivierloop met oeverwallen. Een oeverwal bestaat uit zandige sedimenten die de rivier heeft afgezet.

Tracé: het traject van een weg, spoorlijn of infrastructurele verbinding (kan ook ondergronds).

Trafohuisjes: deze transformatorhuisjes zijn onderdeel van het elektriciteitsnetwerk. In het huisje zit een transformator die de elektriciteit omzet van de ene naar een andere kabel met een andere spanning (stroomsterkte).

Vitale bodem: een vitale bodem is een gezonde en veerkrachtige bodem waarin chemische, fysische en biologische processen in balans zijn, afgestemd op het bodemtype en de functie van de bodem. Zo'n bodem ondersteunt ecosysteemdiensten zoals waterregulatie, voedselproductie, koolstofopslag en biodiversiteit, en vormt daarmee de basis voor een duurzame leefomgeving.



Wadi Karel Doormanlaan. De aanleg van waterberging, zoals wadi's, helpt bij het tegengaan van wateroverlast en droogte. Om hittestress te voorkomen is het stimuleren van groen belangrijk. Groeiplaatsen voor bomen en locaties voor waterberging kunnen elkaar echter in de weg zitten.

Wadi: een verdieping in een gazon, park of middenberm waarin regenwater wordt verzameld om daar ter plaatse in de bodem te kunnen zakken (infiltreren).

Warmte-koudepslag: zie bodemenergiesysteem. Warmtenet: een collectief systeem van ondiepe ondergrondse buizen waarmee warm water vanuit een (bio)centrale of industrieel proces naar gebouwen wordt getransporteerd om deze te verwarmen.

Waterbuffering: het (tijdelijk) opnemen van (regen) water om een later moment weer af te geven. Deze buffering is belangrijk om grote hoeveelheden neerslag niet in ééns door een extra groot riool te hoeven afvoeren.

Watervoerend pakket: een laag in de ondergrond waar het (grond)water doorheen stroomt. Een watervoerend pakket bestaat vaak uit zand of grind.

WKO-systeem: Zie bodemenergiesysteem.

E Eindnoten



Een vroege leidingentunnel (1957). Gezicht op een 140 meter lange tunnel onder het gebouw van het Provinciaal En Gemeente Utrecht Stroomleveringsbedrijf (PEGUS; Atoomweg 9) in Utrecht. Het vormt de verbinding tussen de Centrale Merwedekanaal en de nieuwe centrale op de Lage Weide. De tunnel loopt onder het Amsterdam-Rijnkanaal door.

Eindnoten

1 Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond, hoofdrapport, gemeente Utrecht, 2015

2 Zie o.a. Spijker, J. en Römkens (Wageningen Environmental Research, 2022), Groen voor de bodem, de bodem voor groen, Betekenis van de bodem voor het stadsecosysteem, Vakblad Natuur, Bos en Landschap, november 2022 #189, special bodem

3 Omgevingswet, geraadpleegd op 1 februari 2025

4 Kamerbrief over rol Water en Bodem bij ruimtelijke ordening, Kamerstuk 25-11-2022, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

5 Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad, gemeente Utrecht, 2021, pp 78 e.v.

6 Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond, hoofdrapport, gemeente Utrecht, 2015

7 Nota Bodembeheer 2017-2027, Grondig werken 4, gemeente Utrecht, 2017

8 Verordening Interferentiegebieden Bodemenergiesystemen gemeente Utrecht 2018

9 Verordening ondergrond: kabels, leidingen en boomwortels gemeente Utrecht 2022

10 EU-bodemstrategie voor 2030; profiteren van de voordelen van een gezonde bodem voor mens, voedsel, natuur en klimaat, Europese Commissie, 2021

11 Informatie van de Europese Commissie over de Green Deal, geraadpleegd op 1 februari 2025

12 Kaderrichtlijn Water, op de website van Informatiepunt Leefomgeving, geraadpleegd op 1 februari 2025

13 Structuurvisie Ondergrond (2018); Nationale Omgevingsvisie (NOVI, 2020); Kamerbrief over rol Water en Bodem bij ruimtelijke ordening (2022), Kamerbrief over de visie op water en bodem (2024); Contourennotitie Nota Ruimte (2023); Landelijke Strategie en Interbestuurlijke Uitvoeringsagenda 2023-2024 (2023); Voorontwerp Nota Ruimte (2024); Contourennotitie Novi Programma Bodem, Ondergrond en Grondwater (2024)

14 Omgevingswet, geraadpleegd op 1 februari 2025, art. 1.3

15 Energiewet, geraadpleegd op 1 februari 2025

16 Drinkwaterwet, geraadpleegd op 1 februari 2025

17 Telecommunicatiewet, geraadpleegd op 1 februari 2025

18 Wet collectieve warmte, wetsvoorstel ingediend bij de Tweede Kamer, geraadpleegd op 1 februari 2025

19 Brief aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van de gemeente Leiden en gemeente Eindhoven, onder andere namens de gemeente Utrecht, inzake ‘Samenwerking en aandachtspunten ten aanzien van regie op bodem en ondergrond’, 2024

20 Omgevingsvisie provincie Utrecht, 2021, pp 43-44 en pp 66-67 e.v.

21 Waterbeheerprogramma 2022 - 2027: Stroomopwaarts, klimaatbestendig en duurzaam, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, 2021 en Waterbeheerprogramma Amstel, Gooi en Vecht 2022 – 2027: Samen werken aan een toekomstbestendig watersysteem, Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, 2021

22 Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad, gemeente Utrecht, 2021, (Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden)

23 Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond, hoofdrapport, gemeente Utrecht, 2015 (Waterschap Amstel, Gooi en Vecht)

24 Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad, gemeente Utrecht, 2021,

25 Aanvullende afspraken RSU 2040 (oplegger RSU 204), gemeente Utrecht, 2023

26 UBeleid en omgevingsvisie, gemeente Utrecht, geraadpleegd op 1 februari 2025
27 Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad, gemeente Utrecht, 2021, 127-128
28 Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond, hoofdrapport, gemeente Utrecht, 2015
29 Nota Bodembeheer 2017-2027, Grondig werken 4, gemeente Utrecht, 2017
30 Visie Water en Riolering Utrecht, gemeente Utrecht, 2022
31 Visie Klimaatadaptatie Utrecht, gemeente Utrecht, 2022
32 Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte, Een integrale benadering van gebruik, inrichting en beheer; gemeente Utrecht, 2016 p. 33
33 Nota Beheer Openbare Ruimte, De basis in beeld en ontwikkelend beheer als toekomstperspectief, gemeente Utrecht, 2021
34 Groenstructuurplan Utrecht, Stad en land verbonden, gemeente Utrecht, 2007 Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030, Voor een gezonde groene toekomst, gemeente Utrecht 2018
35 Bomenbeleid Utrecht, Verbeterde regelgeving voor beheer, behoud en ontwikkeling van bomen, gemeente Utrecht, 2009, aangevuld in 2018
36 Energiebeleid gemeente Utrecht, geraadpleegd op 1 februari 2025
37 Grondstoffennota 2020
38 Visie Digitale Stad 2021-2025
39 Mobiliteitsplan 2040; Jouw straat en onze stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar voor iedereen, gemeente Utrecht, 2021
40 Erfgoednota ‘Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden, gemeente Utrecht, 2021
41 Utrechtse regelgeving, geraadpleegd op 1 februari 2025
42 Verordening ondergrond: kabels, leidingen en boomwortels gemeente Utrecht 2022
43 Nadere regel kabels en leidingen gemeente Utrecht (Handboek kabels en leidingen), geraadpleegd op 1 februari 2025
44 Handboek Openbare Ruimte, gemeente Utrecht, geraadpleegd op 1 februari 2025
45 Bodemenergie, vergunning of melding; informatie van de gemeente Utrecht, geraadpleegd op 1 februari 2025
46 Vergunning vanwege archeologische waarden aanvragen, verwijzing naar archeologische waardenkaart, geraadpleegd op 15 april 2025
47 Verordening Interferentiegebieden Bodemenergiesystemen gemeente Utrecht 2018, geraadpleegd op 1 februari 2025
48 Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad, gemeente Utrecht, 2021
49 Bevolkingsprognose 2023, Gemeente Utrecht
50 Verbeelden van belemmerende wet- en regelgeving bij het integraal werken aan de openbare ruimte’, City Deal Openbare Ruimte, 3 november 2022
51 Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond, hoofdrapport, gemeente Utrecht, 2015
52 Zie o.a. Spijker, J. en Römkens (Wageningen Environmental Research, 2022), Groen voor de bodem, de bodem voor groen, Betekenis van de bodem voor het stadsecosysteem, Vakblad Natuur, Bos en Landschap, november 2022 #189, special bodem; ‘BiodiverCITY’; Posad Maxwan, ‘Handbook on designing with/for vital soil in urban areas’, 2023; Vandenbossche, Bart en François, Wouter, ‘Good Soil: de ambitieuze bodemstrategie van Leefmilieu Brussel’ in: BODEM, tijdschrift over duurzaam bodembeheer, jaargang 34, nummer 2, pp. 9-12
53 Omgevingswet, art. 1.3
54 Informatie van de Rijksoverheid over Graafschade aan ondergrondse leidingen en kabels, geraadpleegd op 1 februari 2025
55 Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond, hoofdrapport, gemeente Utrecht, 2015
56 Besluit activiteiten leefomgeving, geraadpleegd op 1 februari 2025
57 Voorontwerp Nota Ruimte, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 2024
58 “Werkplan Lood in de bodem 2024 – 2029”, team bodem en ondergrond, gemeente Utrecht, kenmerk 12973132, d.d. 16-12-2024
59 Beleid voor bodem, grondwater en ondergrond, informatie van de Gemeente Utrecht, geraadpleegd op 1 februari 2025

60 Brief aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van de gemeente Leiden en gemeente Eindhoven, onder andere namens de gemeente Utrecht, inzake ‘Samenwerking en aandachtspunten ten aanzien van regie op bodem en ondergrond’, 2024

61 Beleidsregel Nadeelcompensatieregeling kabels en leidingen gemeente Utrecht 2018, geraadpleegd op 1 februari 2025

62 Sinds kort realiseren we ons dat het ondergrond systeem complexer is dat we altijd dachten en dat de verschillende in elkaar grijpende delicate kringlopen in de bodem van grote betekenis zijn voor een leefbare en gezonde omgeving; ook in de stad. We weten al veel, maar het vakgebied is sterk in ontwikkeling.

63 Ondergrondkwaliteiten, artikel op de website Ruimte met Toekomst op ruimtexmilieu.nl, geraadpleegd op 1 februari 2025

64 StraaDkrant vijfde uitgave, initiatief van BoschSlabbers landschapsarchitecten in samenwerking met andere organisaties, 2021

Colofon

Bestuurlijk Opdrachtgever
Susanne Schilderman,
wethouder Openbare Ruimte

Ambtelijk Opdrachtgevers
Anneke Krop, Stadsbedrijven
Bart van der Vossen, Ontwikkelingsorganisatie Ruimte

Gedelegeerd opdrachtgevers
Leonore Hoogwater, Stadsbedrijven
Anouk Teuns, Ontwikkelorganisatie Ruimte

Projectmanagement
Frans Werter

Projectgroep
Jikke Balkema
Jan Klopstra
Binne Meijer
Fred Neef
Mariola van de Wal
Pim Buijs
Rob Heijer
Kirsten de Mik
Christine Schneider

Begeleidingsgroep
Wim Beelen
Arjan Corten
Dorien Derks
Mascha Hanusch
Dion Koens
Frederike Middelbos
Anne Nijs
Nina Ommerborn
Lione du Pied
Viola Salemans
Jan Willem van Zeijl
Erwin Rebergen
Paul Witmer
Jasper Verhagen
Jorn Verboon
Joost Visser
Paula Schulze

Fotografie
Mike Bink fotografie (beeld DOMunder)
Harry Boerma
Orion Daalhuizen
Rob Heijer
Angela Neuvel
Robert Oosterbroek
Dave van Schaick (beelden Amsterdamsestraatweg)
Bas van Setten
Utrechts Archief

Grafische realisatie
DDK, Utrecht
Gemeente Utrecht

Vastgesteld door de gemeenteraad
op 24 april 2025

Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon: 030 - 286 00 00

2024-015.DDK

Reactienota
concept-Beleidsnota Ondergrond 2025-2035



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

E-mail projectteam Beleidsnota Ondergrond
ondergrond@utrecht.nl

Internet
https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/beleid-bodem-grondwater-en-ondergrond/nieuw-beleid-voor-ondergrond

Organisatieonderdelen
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Stadsbedrijven

April 2025

Inhoudsopgave

1. *Inleiding* *4*
2. *Procedure* *5*
3. *Overzicht van zienswijzen en antwoorden* *6*

1. Inleiding

De ‘Beleidsnota Ondergrond 2025-2035’ beschrijft het beleid voor regie op de kwaliteit en het gebruik van de ondergrond van de gemeente Utrecht. De beleidsnota is onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht. De beleidsnota sluit aan bij de doelstellingen van de Omgevingswet om een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en goede omgevingskwaliteit te realiseren, en doelmatig te beheren, te gebruiken en te ontwikkelen.

In deze reactienota beschrijven we de gevolgde procedure en geven we een overzicht van de gedetailleerde zienswijzen, de beantwoording daarvan en de eventuele tekstuele aanpassingen van de concept beleidsnota.

2. Procedure

De ‘concept-Beleidsnota Ondergrond 2025-2035’ heeft van 3 februari t/m 16 maart 2025 ter inzage gelegen. Tijdens de inspraakperiode zijn informatiebijeenkomsten georganiseerd met Provincie en Waterschappen (19 februari 2025), netbeheerders (4 maart 2025) en bewoners en belangstellenden uit de stad met ca. 20 personen (5 maart 2025). De algemene bijeenkomst voor de stad is gecombineerd met een wandeling naar werkzaamheden bij de Neude. Er zijn 16 zienswijzen ingediend, waarvan 9 door organisaties/bedrijven en 7 door individuele bewoners. Alle zienswijzen zijn ontvangen binnen de termijn van terinzagelegging en zijn daarmee ontvankelijk.

Het betreft de volgende reacties:

A. Provincie Utrecht
B. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
C. RUD
D. Vitens
E. Stedin
F. Eneco
G. Eurofiber
H. Historische Vereniging Oud-Utrecht
I. Vergroening Singel 030
J. Bewoner
K. Bewoner
L. Bewoner
M. Bewoner
N. Bewoner
O. Bewoner
P. Bewoner

De nummering van de reacties hierboven wordt gevolgd in hoofdstuk 3.
Naast de formele inspraakreacties zijn er ambtelijke aanscherpingen ontvangen vanuit de provincie Utrecht, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden en gemeentelijke afdelingen. Dit betreffen kleine tekstuele formuleringen. Deze zijn aan het eind van de reactienota opgenomen.

3. Overzicht van zienswijzen en antwoorden

In onderstaande tabellen zijn de ontvangen zienswijzen en de reactie daarop opgenomen. Verschillende reacties leiden tot aanscherpingen in de tekst van de Beleidsnota Ondergrond 2025-2035. Achtereenvolgens staan in de kolommen van de tabel:

- De indiener (zie nummering in hoofdstuk 2)
- De zienswijze
- Het antwoord op de zienswijze
- Tot welke aanpassing dit leidt in de beleidsnota (indien van toepassing)

Noot: de verwijzing naar paginanummers is aangepast aan de paginanummering in de definitieve beleidsnota.

	Zienswijze	**Antwoord**	**Aanpassing in Beleidsnota**
A1	Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor de integrale benadering van bodem en ondergrond, die uit de beleidsnota spreekt. Wij zijn ook positief over de aandacht voor korte én lange termijn, en de aansluiting bij diverse thema's zoals klimaatadaptatie, biodiversiteit en energietransitie. De bodemdoorsnede van de stad geeft de complexiteit van en drukte in de ondergrond mooi weer en maakt deze voor niet-deskundigen inzichtelijk.	Dank u wel voor het compliment.	
A2	De gemeente Utrecht wil regie voeren op de kwaliteit van en het ruimtegebruik in de ondergrond. Maar de diverse overheden hebben allemaal taken en bevoegdheden in de ondergrond - op verschillende schaalniveaus, op verschillende diepten en verschillende thema's. Bovendien houdt grondwater zich niet aan gemeentegrenzen en hetzelfde geldt voor effecten van gebruik van de ondergrond. Samenwerking en afstemming tussen de verschillende overheden en gezamenlijk oppakken van opgaven is dan ook van groot belang. Er is niet één regisseur van de ondergrond. De noodzaak van deze samenwerking en afstemming tussen overheden blijkt naar onze mening onvoldoende uit de concept-Beleidsnota.	We zijn het met u eens dat voor regie op de ondergrond samenwerking en afstemming met andere overheden van groot belang is. We passen de tekst op p. 28 aan om dit duidelijker weer te geven.	p. 28 Is: De netbeheerders van de nutsbedrijven voeren ook regie op de ondergrond. Afspraken over (…) Wordt: Medeoverheden (Rijk; Provincie en Waterschappen) en netbeheerders voeren ook regie op de ondergrond. Met de andere overheden wordt nauw samengewerkt op de thema’s waarvoor zij verantwoordelijk zijn waaronder (grond)water; bodemenergie. Afspraken over (...)

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
			p. 50 Toevoegen: Risico: Gebrek aan samenwerking en afstemming tussen overheden, en daarmee ook tussen gebruik en bescherming van de ondiepe, diepere en echt diepe ondergrond leidt tot inefficiënt gebruik en conflicten tussen opgaven. Toelichting: Verschillende overheden hebben diverse bevoegdheden in de ondergrond. Er is sprake van meerdere regisseurs op meerdere schaalniveaus en thema's. Maatregel: De gemeente neemt het initiatief om af te stemmen en te komen tot samenwerkingsafspraken met medeoverheden.
A3	Uw Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwater Beheer 2016 (GGB 2016) is één van de thematische uitvoeringsprogramma's die na vaststelling onder de paraplu van deze beleidsnota vallen. Momenteel bent u bezig met de actualisatie van het GGB 2016, waarbij u ons (vooralsnog ambtelijk) heeft betrokken. Wij grijpen deze gelegenheid aan om aan te dringen op een zorgvuldige en transparante evaluatie van het GGB 2016, die input geeft voor die herijking. (…) Zorgen over de situatie, en verzocht om inzicht te geven in de toestand van het grondwater in het 1° en 2° watervoerende pakket binnen en buiten de beheergrenzen en acties die zijn en worden ondernomen om de doelstellingen van het GGB 2016 te realiseren.	De opmerking over zorgvuldigheid en transparantie nemen we serieus. De 'zorgen over de situatie' willen we graag bespreken aan de daarvoor georganiseerde tafel waar we met elkaar spreken over het gebiedsplan. We scherpen de doelstelling en tekst aan. Dit betekent dat daar waar zich grondwaterverontreinigingen bevinden we kritisch zijn in het vrijgeven van bodemgebruiksfuncties. Bij bepaling van	*Vanwege de leesbaarheid zijn de aanpassingen in de volgende regels opgenomen.*

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	Verder zien wij in deze concept-Beleidsnota dat het werkingsgebied van keuzes ten aanzien van het gebruik van de ondergrond uit het GGB 2016 wordt verbreed van het beheergebied (dynamische zone en bufferzone) naar het gehele gemeentelijke grondgebied. Dit wordt niet onderbouwd en betreft onder meer open bodemenergiesystemen, waarvoor wij bevoegd gezag zijn (zie volgend punt).	mate van de (on)evenredigheid kijken we naar het effect van een ontwikkeling op de bodemgebruiksfunctie en de verontreinigingssituatie versus het (algemeen) nut daarvan voor de stedelijke ontwikkeling. Bij de tekst “Specifieke thema's zijn of worden uitgewerkt in (uitvoerings) programma's, zoals het Gebiedsgericht Grondwaterbeheer” vermelden dat dit met de provincie samen plaats vindt. De bevoegd gezag taken van de provincie mbt bodemenergie hebben we toegevoegd in de tekst over de Kaders (B.1)	

	Aanpassingen in Beleidsnota n.a.v. zienswijze A3
	Doelstelling 2.4 aanpassen op pp. 11, 34, 43 en 53. Is: Doelstelling 2.4: Diepere ondergrond: in het 2de watervoerend pakket (WVP) prioriteit geven aan de bescherming van de grondwaterkwaliteit boven andere functies als deze functies de grondwaterkwaliteit onevenredig aantasten. Wordt: Doelstelling 2.4: Diepere ondergrond: prioriteit geven aan de bescherming van de grondwaterkwaliteit boven andere functies als deze functies de grondwaterkwaliteit onevenredig aantasten.
	p. 34 toelichting op (aangepaste) doelstelling 2.4 Is: Grondwaterkwaliteit is essentieel voor een gezonde, levende bodem en voor de winning van drinkwater. De bodem van de stad is door eeuwen van bewoning sterk verontreinigd en bedreigt de kwaliteit van het grondwater. De bescherming en beheer van het grondwater in het 1ste en 2de watervoerend pakket is uitgewerkt in het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer (GGB). Op basis van dit (uitvoerings)programma maken we met belanghebbenden gebiedsgerichte afspraken over het omgaan met verontreinigingen in de ondergrond.

	Aanpassingen in Beleidsnota n.a.v. zienswijze A3
	In het 2de watervoerend pakket geven we prioriteit aan de bescherming van de grondwaterkwaliteit en daarmee voedsel- en drinkwaterveiligheid en gezondheid. Het doorboren van de afscheidende kleilaag van het 2de watervoerend pakket mag niet leiden tot verplaatsing van verontreinigingen naar deze diepere grondwaterlaag. Het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer geeft handvatten voor het afwegen van activiteiten die het (diepere) grondwater raken. Dit kan als consequentie hebben dat gebruik van de diepe ondergrond voor bijvoorbeeld bodemenergie (zoals WKO-systemen voor warmte-koude-opslag) in sommige delen van de stad niet mogelijk is. Wordt: Grondwaterkwaliteit is essentieel voor een gezonde, levende bodem en voor de winning van drinkwater. De bodem van de stad is door eeuwen van bewoning sterk verontreinigd en dit bedreigt de kwaliteit van het grondwater. Daarnaast is het gebruik van bodemenergie afkomstig uit het 1e en 2e watervoerend pakket (WVP) van belang voor de verduurzaming van de stad. De bescherming en het benutten van het grondwater in het 1ste en 2de watervoerend pakket is uitgewerkt in het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer (GGB). Dit gebiedsplan wordt geactualiseerd in een uitvoeringsprogramma. Het uitvoeringsprogramma heeft als doel bij stedelijke ontwikkelingen afwegingen te maken tussen de beheersing van eventuele risico's bij het benutten van grondwater ten opzichte van de bescherming van de grondwaterkwaliteit. Dit betekent dat we alleen beargumenteerd bodemgebruiksfuncties vrijgeven op plekken waar zich (historische) grondwaterverontreinigingen bevinden of waar deze zich als gevolg van een activiteit kunnen verspreiden. Bij bepaling van de mate van de (on)evenredigheid kijken we naar het effect van een ontwikkeling op de bodemgebruiksfunctie, de kwaliteit van het grondwater en de verontreinigingssituatie versus het (algemeen) nut daarvan voor de stedelijke ontwikkeling. Voor details, zie het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer. Als onderdeel van de actualisatie van het Gebiedsplan wordt onderzocht in hoeverre Open Bodemenergie Systemen (OBES) kunnen worden toegepast in het 2e WVP zonder in conflict te komen met toepasselijke regelgeving. Dit wordt gedaan in afstemming met de provincie, als bevoegd gezag voor OBES, en andere partners.
	p. 34 kader Plaatje en onderschrift worden gewijzigd (Is: Gesloten Bodem Energiesysteem (GBES); Wordt: Open Bodem Energiesysteem (OBES) Is: Koelmiddel in bodemlussen van gesloten energiesystemen Bodemlussen van gesloten bodemenergiesystemen kunnen worden gevuld met een koelmiddel. Bij het optreden van scheuren in de lussen (bijvoorbeeld door mechanische belasting of veroudering) kunnen scheuren in de lus leiden tot lekkage van het koelmiddel en daarmee tot grondwaterverontreiniging. Door water als koelmiddel te gebruiken is het risico op bodemverontreiniging weggenomen. Daarnaast is de warmteopbrengst ofwel het rendement van een bodemlus veelal hoger als met water wordt gewerkt. Dit vereist een ontwerp, goede gebruikersinstructie en monitoring van de systemen. Wordt: Bodemenergiesystemen en risico's op verspreiding van verontreiniging In Utrecht wordt veel gebruik gemaakt van bodemenergie. Het gaat hier om zowel open als gesloten bodemenergiesystemen die in het 1e watervoerend pakket tot 50 meter maar ook dieper dan 50 meter worden geplaatst. In het 1e watervoerend pakket bevinden zich diverse verontreinigingen. Het uitgangspunt volgens het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer is dat verontreinigingen zich niet dieper dan het 1e

	Aanpassingen in Beleidsnota n.a.v. zienswijze A3
	watervoerend pakket onder de scheidende kleilaag (50 meter onder maaiveld) mogen verspreiden, vanwege de bescherming van de grondwaterkwaliteit voor de drinkwaterwinning. Perforatie van de kleilaag door bodemenergiesystemen kan risico's op verspreiding van verontreinigingen met zich meebrengen. Daarnaast kunnen open bodemenergiesystemen door de onttrekking van grondwater ook verontreiniging aantrekken. De gemeente doet daarom onderzoek naar een veilig gebruik van bodemenergiesystemen in het 2e watervoerend pakket.
	p. 43 Is: 1. Update van GGB, inclusief regels. Onderdeel van het voeren van regie (zie ook 1.1 en 2.1) Wordt: 1. Actualiseren GGB (uitvoeringsprogramma), inclusief regels. Onderdeel van het voeren van regie (zie ook 1.1 en 2.1)
	p. 44 bij punt 6. 2e Watervoerend Pakket Is: In het gebied van zware bodemverontreiniging (waarin in 2024 het Gebiedsgericht Grondwater Beheer van toepassing is) gaan oplossingen die het 2de watervoerend pakket (WVP) niet aantasten boven oplossingen die dat wel doen. Wordt: In het werkingsgebied van het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer (dynamische en bufferzone) en op plekken waar drinkwaterbescherming geldt (waterwingebieden) kiezen we bij voorkeur voor oplossingen die de bescherming van het grondwater niet aantasten.
	p.50 Risicotabel Is: Risico: Prioriteit geven aan bescherming van het 2de watervoerend pakket geeft beperkingen aan andere opgaven m.n. energiewinning via WKO-systemen. Toelichting: Het 2de watervoerend pakket is van belang voor drinkwaterwinning en is kwetsbaar voor vervuiling door doorsnijding. Maatregel: Het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwater Beheer wordt geactualiseerd en stelt regels voor gebruik en bescherming op. Wordt: Risico: Prioriteit geven aan bescherming van de grondwaterkwaliteit geeft beperkingen aan andere opgaven m.n. energiewinning via WKO-systemen.. Toelichting: Het 2de watervoerend pakket is van belang voor drinkwaterwinning en is kwetsbaar voor vervuiling door doorboring. Maatregel: Het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwater Beheer wordt geactualiseerd en stelt regels op voor gebruik en bescherming van het grondwater

	Zienswijze	**Antwoord**	**Aanpassing in Beleidsnota**
A4	(…) We zoeken dus gezamenlijk naar mogelijkheden om veilig en verantwoord meer ruimte te geven aan	Zie reactie bij A3	Zie de tekstaanpassing bij A3

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	bodemenergie. In de concept-Beleidsnota lijkt u echter een omgekeerde beweging te maken: zonder onderbouwing en zonder expliciet te maken dat dit afwijkt van het GGB 2016, lijkt het verbod op gebruik van de diepe ondergrond voor open bodemenergie te worden uitgebreid naar de gehele gemeente. Dit vinden wij onwenselijk. Het doet geen recht aan de jarenlange samenwerking en gaat voorbij aan het feit dat GS bevoegd gezag zijn voor open bodemenergiesystemen en in het provinciale beleid is opgenomen dat buiten de dynamische zone van het GGB 2016 open bodemenergie wél is toegestaan in diepere pakketten. Het gezamenlijke Praktijkonderzoek Beursgebied is opgezet om een balans te vinden tussen beschermen en benutten van het watervoerende pakket. Gezien de opgaven (woningbouwopgave, energietransitie) waar gemeente maar ook provincie voor staat, zou hier meer aandacht aan moeten worden besteed in deze beleidsnota.		
A5	In en net buiten de stad Utrecht bevinden zich enkele grondwaterwinningen van Vitens voor de openbare drinkwatervoorziening. Ofschoon de functie van grondwater als bron voor drinkwater op meerdere plekken in de concept-Beleidsnota wordt benoemd, ontbreekt een beschrijving van de daadwerkelijke aanwezigheid van de genoemde waterwinningen (benutten van de ondergrond) en de daaromheen liggende grondwaterbeschermingszones, die met de bijbehorende regels zijn opgenomen in onze Omgevingsverordening (beschermen). (…) Wij vragen u de grondwaterwinningen voor de openbare drinkwatervoorzieningen met de grondwaterbeschermingszones op te nemen in de beleidsnota.	Op pagina 16 is een kaart uit de provinciale Omgevingsvisie opgenomen, hier zijn de beschermingszones op aangegeven. We voegen de verwijzing toe aan de tekst.	p. 16 toevoegen: Was: … en voldoende en schoon drinkwater te garanderen. Wordt: … en voldoende en schoon drinkwater te garanderen. Het provinciale Bodem- en waterprogramma 2022-2027 bevat een uitwerking van ambities voor de bodem en het water uit de provinciale Omgevingsvisie. Ook de provinciale Omgevingsverordening is onderdeel van de relevante kaders, met o.a. regels voor grondwaterbescherming rondom drinkwaterwinningen, die van invloed zijn

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
			op mogelijkheden voor bijvoorbeeld bodemenergie. …
B1	Onze hoofdboodschap is om water als integraal onderdeel van de ondergrond helderder naar voren te laten komen en de raakvlakken tussen het waterbeheer en de ondergrond duidelijker in beeld te brengen (bijvoorbeeld ten aanzien van klimaatadaptatie, ruimtelijke ordening, waterkeringen en oppervlaktewaterkwaliteit). Ook de samenwerking met het waterschap op deze thema's kan duidelijker beschreven worden. Dit punt is ook in het overleg op 19 februari besproken.	Een goede aanvulling. We voegen een definitie van 'ondergrond' toe aan de inleiding (p. 6) en passen de tekst op p. 16 aan (samenwerking). Ook nemen we een begrippenlijst op waarin de link met water(beheer) naar voren komt.	p. 16 Was: We werken met de provincie samen… Wordt: Vanuit ieders taken en bevoegdheden werken de gemeente, provincie en waterschappen samen om de doelstellingen te bereiken. p. 6 kader toegevoegd: Wat bedoelen we met ondergrond? De aarde van de ondiepe bodemlagen onder het maaiveld tot de diepere ondergrond. Grondwater maakt hier ook deel van uit. De definitie van bodem en ondergrond inclusief de diepte is niet altijd even duidelijk afgebakend. Vaak is het gebruik afhankelijk van de context. Dat geldt ook voor deze beleidsnota. Zie Bijlage D4: Begrippenlijst. Toegevoegd: Bijlage D4: Begrippenlijst
B2	Op blz. 14 is een afbeelding opgenomen van de landelijke gecombineerde sturingskaart (Ruimtelijk afwegingskader klimaatadaptieve gebouwde omgeving van de ministeries I&W en BZK, 2023). De Utrechtse Waterpartners hebben voor het grondgebied van de provincie Utrecht een soortgelijke geschiktheidskaart ontwikkeld passend bij de gebiedskenmerken van onze provincie. Graag verzoeken wij u deze kaart ook te benoemen in het rapport in plaats van (of naast) de landelijke kaart en hiervan ook een	Een goed voorstel. We vervangen de figuur inclusief onderschrift. Ook verhelderen we de taken van waterschappen en Rijkswaterstaat op p. 16.	p. 15 Is: Figuur "Gecombineerde sturingskaart (…)" Wordt: Geschiktheidskaart voor nieuwe woon- en werklocaties (Geschiktheidskaart voor

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	afbeelding op te nemen. De Geschiktheidskaart van de Utrechtse Waterpartners is overgenomen in diverse (regionale) beleidsnota's zoals het Ontwikkelperspectief NOVERX Utrecht-Amersfoort en NOVEX Groene Hart, Ruimtelijk Voorstel Provincie Utrecht, Regiopoorten U10 en de Uitvoeringsagenda Integraal Ruimtelijk Perspectief U10. In de toelichting bij de kaart van het landelijk afwegingskader is aangegeven dat het een ondersteunend instrument is voor het maken van ruimtelijke afwegingen. Het landelijke ruimtelijk afwegingskader gaat over de onderwerpen waterveiligheid, wateroverlast, bodemdaling en de beschikbaarheid van drjnkwater. Regionaal kunnen echter ook andere opgaven spelen, die niet meegenomen zijn in de landelijke kaart. Daarom is het belangrijk de kaart van de Utrechtse Waterpartners op te nemen, aangezien deze in alle relevante beleidsnota's is overgenomen en in de praktijk wordt gebruikt. De Utrechtse kaart gaat ok in op thema's die in de landelijke kaart niet aan bod komen. Zie ook de volgende websites: Ruimtelijk afwegingskader klimaatadaptieve gebouwde omgeving | Rapport | Rijksoverheid.nl Geschiktheidskaart voor nieuwe woon- en werklocaties - HDSR Geschiktheidskaart woon- en werklocaties		nieuwe woon- en werklocaties, Utrechtse waterpartners) p. 16 Is: De waterschappen beheren de 'grote watergangen' van de stad zoals de grachten, de Kromme Rijn en (…) Wordt: De gemeente is dagelijks beheerder van de kleinere watergangen. De waterschappen beheren de 'grote watergangen' van de stad zoals de grachten, de Kromme Rijn en de Vecht. Ze zijn overal peil- en waterkwaliteitsbeheerder en is als waterbeheerder bevoegd gezag voor alle regionale watergangen. (…) Rijkswaterstaat is beheerder van de watergangen met nationale functie, zoals het Amsterdam Rijnkanaal.
B3	We vinden het tekstkader op blz. 32 over Water en Bodem Sturend in Rijnenburg heel positief.	Dank u wel voor het compliment. Een zin loopt niet lekker, deze passen we aan.	p. 32 Is: …wordt een nieuwe groenblauwe scheg van Utrecht met plaats voor stedelijke en regionale functies als natuurontwikkeling, energieopwekking en recreatie en gebruik (sport, groene ruimte en in combinatie met waterberging). Wordt: … wordt een nieuwe groenblauwe scheg met plaats voor stedelijke en regionale

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
			functies als natuurontwikkeling, energieopwekking, recreatie en sport. Dit gebruik wordt gecombineerd met waterberging.
B4	Het zou logisch zijn om aan ambitie 1 (de ondergrond integraal onderdeel maken van ruimtelijke keuzes, blz. 10) ook een activiteit te koppelen. Het voorstel is om hier bijvoorbeeld aan toe te voegen: *om toekomstbestendige (locatie)keuzes voor nieuwe woon- en werklocaties te maken wordt de geschiktheidskaart van de Utrechtse waterpartners toegepast.*	Dank voor het voorstel. We passen de tekst op p. 29 aan. We voegen de geschiktheidskaart toe aan ons 3D ondergrondmodel, en passen de tekst op pag. 42 (uitwerking) aan.	p. 29 Is Het Utrechtse 3D-Ondergrondmodel kan worden gebruikt om mogelijke (ruimtelijke) conflicten tussen opgaven te identificeren… Wordt: Het Utrechtse 3D-Ondergrondmodel kan worden gebruikt om de geschiktheid van de ondergrond te analyseren, mogelijke (ruimtelijke) conflicten tussen opgaven te identificeren… p. 42 (bij ambitie 1.2) Is: 1. Doorontwikkeling ondergrondmodel 2. Beheer/ actueel houden 3D-ondergrond-model Wordt: 1. Doorontwikkeling, actueel houden en beheren van het 3D-ondergrondmodel 2. Het 3D-ondergrondmodel gebruiken om met een zo compleet mogelijk inzicht in de ondergrond onze plannen in de plan- en uitvoeringsprocessen vorm te geven.
B5	We vinden het heel positief dat het thema klimaatadaptatie uitgebreid in de nota wordt genoemd. Soms kan dit thema nog concreter worden ingevuld. Zo wordt onder doelstelling 2.2 (blz. 31) de sponswerking kort beschreven. Deze wordt hierbij voornamelijk gelinkt aan waterberging	Dank u wel voor het compliment. In onze Visie Water en Riolering is benoemd dat we hemelwater zoveel mogelijk laten infiltreren in plaats van afvoeren via de riolering.	p. 9 Is: Via de riolering voeren we ons vuilwater en hemelwater af

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	en grondwater als bron voor drinkwater. Een aanvulling hierbij is dat de stedelijke waterkringloop er baat bij heeft, als deze meer zou lijken op een natuurlijke waterkringloop, waarbij hemelwater zoveel mogelijk infiltreert in de bodem. Hierdoor kunnen de effecten van klimaatverandering zoveel mogelijk worden opgevangen. Door de effecten van klimaatverandering is er namelijk steeds meer ruimte voor water nodig om piekbuien op te kunnen vangen (waterberging). Ook zijn er meer periodes van droogte, die verdroging van de openbare ruimte en hittestress veroorzaken.	We passen dit aan op p. 9 en op p. 32.	Wordt: Via de riolering voeren we ons vuilwater af p. 32 Is: … zodat de functionele kwaliteiten van de bodem behouden blijven. Wordt: … zodat de functionele kwaliteiten van de bodem behouden blijven. Bijvoorbeeld door de natuurlijke waterkringloop te verbeteren, waarbij hemelwater zoveel mogelijk infiltreert in de bodem, het bodemvocht vastgehouden wordt en benut kan worden door de vegetatie. Hierbij zijn ook de bodemstructuur, de hoeveelheid organische stof en het bodemleven belangrijke aspecten.
B6	Daarnaast vragen wij aandacht voor de soms tegengestelde belangen bij klimaatadaptatie v.w.b. water, groen en/of bodem. Om hittestress te voorkomen is het stimuleren van groen belangrijk. De aanleg van waterberging, zoals wadi's, helpt bij het tegengaan van wateroverlast en droogte. We merken echter dat groeiplaatsen voor bomen steeds vaker locaties voor waterberging in de weg zitten. Een waterberging in de vorm van een wadi wordt vaak ook aangelegd bij de vervanging van riolering als een gemengd stelsel wordt vervangen door een gescheiden stelsel. Dit kan als concreet voorbeeld genoemd worden van de onderlinge competitie die op blz. 26 benoemd wordt.	Dit is een goed voorbeeld uit de praktijk, waarvoor dank. We voegen dit toe aan het onderschrift bij de foto van de wadi die verplaatst is naar p. 69.	p. 69 onderschrift bij foto wadi Is: Wadi Karel Doormanlaan Wordt: Wadi Karel Doormanlaan. De aanleg van waterberging, zoals wadi's, helpt bij het tegengaan van wateroverlast en droogte. Om hittestress te voorkomen is het stimuleren van groen belangrijk. Groeiplaatsen voor bomen en locaties voor waterberging kunnen elkaar echter in de weg zitten.
B7	Er is in de nota veel aandacht voor het belang van de grondwateraanvulling, hetgeen positief is. Met alleen de aanvulling van het grondwater zijn we er echter niet. Er is	Dank voor de aanvulling. We passen dit aan, zie reactie bij uw opmerking B5	Zie B5

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	ook aandacht nodig voor de relatie tussen het verbeteren van de bodemkwaliteit, het vasthouden van het bodemvocht en het benutten van dit vocht door de vegetatie. Hierbij zijn ook de bodemstructuur, de hoeveelheid organische stof en het bodemleven belangrijke aspecten. Het voorstel is dan ook om het begrip sponswerking te definiëren. O.a. dat de bodem door een goede sponswerking beter in staat is om regenwater op te nemen en vast te houden en hierbij ook de bovenstaande aspecten te benoemen.	Verder nemen we een begrippenlijst op met ook daarin sponswerking.	
B8	Er liggen waterkeringen langs o.a. het Amsterdam Rijn Kanaal en de Leidsche Rijn. De kwaliteit van de ondergrond van deze keringen (met reserveringszones) is van belang in verband met de benodigde draagkracht hiervan om risico's voor verzwakking van de keringen zoveel mogelijk te voorkomen. Dit kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden door zo min mogelijk leidingen onder een waterkering door te leggen. Voorstel is om op blz. 32 onderstaande *cursief* gedrukte tekst toe te voegen: 'We stemmen het gebruik van bodem en ondergrond af op (behoud van) de kwaliteiten van de ondergrond, bijvoorbeeld sponswerking ten behoeve van waterberging (klimaatadaptatie), *draagkracht ten behoeve van waterkeringen*, …' In de waterschapsverordening en de omgevingsverordening van de provincie Utrecht zijn regels voor waterkeringen opgenomen.	Dank voor de aanvulling. We voegen deze toe ter illustratie aan de opsomming op p. 32.	p. 32 Is: … bijvoorbeeld sponswerking**,** ten behoeve van waterberging (klimaatadaptatie), schoon grondwater als bron voor drinkwater, of bodemwarmte voor bodemenergie. Wordt: …Bijvoorbeeld sponswerking ten behoeve van waterberging (klimaatadaptatie), schoon grondwater als bron voor drinkwater, bodemwarmte voor bodemenergie, of draagkracht ten behoeve van woningbouw of waterkeringen.
B9	Blz. 15, één na laatste alinea: 'We werken met de provincie samen om deze doelstellingen te bereiken. Ons voorstel is om hierbij ook te vermelden (bijvoorbeeld in de volgende alinea) dat de gemeente hierbij ook met de waterschappen samenwerkt aan het verbeteren van de waterkwaliteit.	Goede aanvulling, waarvoor dank. Zie reactie bij opmerking B1	Zie B1
B10	Het belang van monitoring van bijvoorbeeld de grondwaterkwaliteit ontbreekt in de nota. Dit is belangrijk om inzicht te hebben in de risico's en (on)mogelijkheden van activiteiten.	De monitoring van de grondwaterkwaliteit is inderdaad erg belangrijk. Zo zijn er landelijke, provinciale en is er een	p. 30 Is:

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
		gemeentelijk meetnet. We passen de tekst op p. 30 aan.	Huidig (wettelijk en gemeentelijk) beleid is gericht op het saneren van bodemverontreinigingen, en het voorkomen van verdere verontreiniging van bodem en grondwater en verspreiding daarvan. Wordt: Huidig (landelijk en gemeentelijk) beleid is gericht op het saneren van bodemverontreinigingen, het voorkomen van verdere verontreiniging van bodem en grondwater en het monitoren daarvan.
B11	Op blz. 16 staat: 'HDSR heeft in zijn waterbeheerprogramma onder andere doelen geformuleerd ten aanzien van gezond water, waterrobuust …'. Graag hieraan toevoegen: De doelen gezond water zijn ook door gemeente Utrecht vastgelegd (Raadsbesluit Visie Water en Riolering Utrecht en Programma Water en Riolering 2022-2026).	Visie Water en Riolering en programma Water en Riolering is apart opgenomen in het kader met 'Gemeentelijk beleid dat raakt aan de ondergrond' op pagina 19.	
B12	WKO's zijn relevant i.v.m. het kunnen toepassen van aquathermie, zoals bij de woningbouw in de Merwedekanaalzone. Dit ontbreekt nog in de nota.	Eens met de relevantie. De beleidsnota richt zich echter niet op de achterliggende noodzaak van verschillende soorten bodem- of oppervlaktewatergebruik.	
B13	Doelstelling 2.3 (blz. 33): 'In (onderdelen van de) hoofdgroenstructuur die vastgelegd wordt in het Omgevingsplan geven we de bodemkwaliteit prioriteit boven gebruik van de bodem voor andere doeleinden om in deze delen van de stad een levende bodem te waarborgen'. We vroegen ons af of dit nog consequenties heeft voor de waterhuishoudkundige werkzaamheden van HDSR, die een relatie met de ondergrond hebben: zoals de bouw van gemalen, oeverinrichting (zowel een natuurvriendelijke inrichting als oevers met harde materialen zoals hout, kunststof en steen), het graven van nieuwe watergangen en baggeren.	Dit kan inderdaad consequenties hebben, afhankelijk van de locaties en de precieze plannen. Het uitwerken van regels in het Omgevingsplan doen we graag in afstemming met HDSR en andere belanghebbenden.	

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
B14	Dit punt geldt ook voor blz. 44: ‘Natuurlijke oplossingen Bij gebruik van de ondergrond gaan ‘nature based solutions’ die de eigenschappen niet onherstelbaar aantasten, boven technische oplossingen waarin niet natuurlijke materialen of stoffen worden gebruikt en het risico hebben dat zij de eigenschappen van de ondergrond onherstelbaar beschadigen’. En voor blz. 46 ‘Integraal regievoeren op beschermen, benutten, beter maken en beheren van de ondergrond is een nieuw beleidsthema’.	Ja dit kan consequenties hebben, zie antwoord bij B13. Door de eigenschappen en het gebruik van de ondergrond aan de voorkant van planprocessen in beeld te brengen, worden boven- en ondergrond in samenhang beschouwd en kunnen afgewogen keuzes gemaakt worden.	
B15	Naast archeologie mist ook aandacht voor historische waterstructuren, die al sinds de Middeleeuwen bestaan, en die gedeeltelijk nog steeds in gebruik zijn. Bijvoorbeeld in Rijnenburg, waar de Nedereindse wetering en de Lange Vliet de overblijfselen zijn van een watersysteem dat al sinds 1385 bestaat (van waterschap Heycop, genaamd de Lange Vliet). Dit soort historische structuren kunnen een rol spelen bij de ontwikkeling van nieuwe stadsdelen. Watererfgoed als inspiratiebron voor de oplossingen van de toekomst! Dit zou toegevoegd kunnen worden op blz. 19 en in de tekening helemaal links, waar het nu alleen over baggeren gaat. Graag ook de Hollandse Waterlinie als systeem benoemen, waarbij er ook aandacht is voor de forten	Zie tekstvoorstel om het watererfgoed onder de aandacht te brengen. De dwarsdoorsnede op p. 18 schetst een beeld van alles wat er zoal in de ondergrond te vinden is en beoogt geen uitputtend overzicht te geven van de precieze situatie.	p.19 Is: Erfgoednota (2021) waarin beschreven is dat erfgoed één van de structurerende elementen voor een toekomstbestendige stad is, door het erfgoed (incl. archeologie) zichtbaar en herkenbaar te maken Wordt: Erfgoednota (2021) waarin beschreven is dat erfgoed één van de structurerende elementen voor een toekomstbestendige stad is, door het erfgoed (incl. archeologie en historische (water)structuren) zichtbaar en herkenbaar te maken
C1	Met interesse hebben wij de Beleidsnota Ondergrond 2025-2035 bestudeerd. Wij willen graag onze waardering uitspreken voor de uitgebreide uitwerking van de ondergrondse ambities en de duidelijke formulering van doelstellingen. Het is positief dat de nota de ondergrond expliciet als integraal onderdeel van ruimtelijke keuzes erkent en het belang benadrukt van ordening en bescherming.	Dank u wel voor het compliment.	
C2	Van beleidsambitie naar concrete regels • Hoe wordt het proces ingericht om de beleidsdoelen uit deze nota te vertalen naar concrete regels in bijvoorbeeld het Omgevingsplan?	Het proces om de beleidsdoelen te vertalen naar concrete regels in het Omgevingsplan wordt nu intern ingericht. Een tijdlijn is nog niet voorhanden.	

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	• Is er een doorkijk naar een beoogde tijdslijn of, een overzicht van de eerste noodzakelijke stappen die gezet zullen worden om deze ambities te realiseren?		
C3	Omgevingsprogramma • Komt er een integratie van de beleidsdoelen in een Omgevingsprogramma? • Wordt er overwogen om een apart Omgevingsprogramma Bodem & Ondergrond op te stellen, waarin deze ambities verder worden uitgewerkt?	Op p. 42 e.v. is aangegeven hoe we de beleidsdoelen concreet willen uitwerken. Er is nog niet besloten of dit plaatsvindt in de vorm van een Omgevingsprogramma.	
C4	Pagina 36 Op pagina 36 (einde) lijkt een taalkundige fout te staan in de volgende passage: *"Daarbij behoort ook de mogelijkheid om bomen te planten in nabijheid van kabels en leidingen, wetende dat dit niet de ideale situatie is voor boom en/of netwerk.e dat dit niet de ideale situatie is voor boom en/of netwerk."* Dit lijkt niet correct geformuleerd. Wellicht kan deze zin taalkundig herzien worden.	Dank, dit is inderdaad niet goed gegaan, het laatste deel van de zin staat er dubbel. Passen we aan.	p. 36 Is: om bomen te planten in nabijheid van kabels en leidingen, wetende dat dit niet de ideale situatie is voor boom en/of netwerk.e dat dit niet de ideale situatie is voor boom en/of netwerk. Wordt: om bomen te planten in nabijheid van kabels en leidingen, wetende dat dit niet de ideale situatie is voor boom en/of netwerk.
D1	Mijn grote bewondering voor deze Beleidsnota.	Dank u wel voor het compliment.	
D2	Ik ben vooral benieuwd naar hoe en wanneer deze Beleidsnota vertaald gaat worden naar het een omgevingsprogramma. En wat daar voor Vitens uit gaat komen en of het werkbaar gaat worden.	Op p. 42 e.v. is aangegeven hoe we de beleidsdoelen concreet willen uitwerken. Er is nog niet besloten of dit plaatsvindt in de vorm van een Omgevingsprogramma. In de uitwerking zullen we zeker met Vitens en andere netbeheerders overleggen over de uitvoerbaarheid van maatregelen.	
D3	Hoe krijgen de ambities gestalte. Ik merk namelijk nu vooral dat het recht van de sterksten zege viert als het gaat om regie in de ondergrond. En namens Vitens heb ik daar als Netbeheerder vaak last van. Zowel in de voorbereiding als in de uitvoering.	De intentie van de Beleidsnota Ondergrond is om te voorkomen dat het recht van de sterkste zegeviert. We willen in de uitwerking van het beleidsnota regie op de ondergrond zodanig organiseren dat het gaat om integrale afweging in een	

	Zienswijze		Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
			transparant proces met duidelijke afspraken over de uitvoering.	
D4	Het hoofdstuk over Bomen en Leidingen spreekt mij als Netbeheerder erg aan. Maar ik vraag me af hoe we met elkaar alle situaties uit het verleden, waar bomen op het kabel- en leidingtracé zijn aangebracht, op gaan lossen. Vooral als de gedachte blijft bestaan dat als er bomen op de kabels en leidingen staan, en er schade aan de kabels en leidingen ontstaat, de kosten voor herstel of verleggingen voor de netbeheerder zijn.		In de nota worden geen algemene uitspraken gedaan over situaties waarbij schade ontstaat. Dit zal per geval bepaald moeten worden.	
E1	Algemeen Er word veel gesproken over natuurlijke momenten voor het uitvoeren van herschikking van kabels en leidingen in de ondergrond.	Let op grenzen van een projectgebied bij natuurlijke momenten kunnen verschillen per partij deze grenzen moeten dus fluide zijn. Om kosten en betrouwbaarheid van het netwerk te kunnen waarborgen.	Dank u voor uw opmerking. We zullen daar in onze projecten rekening mee houden.	
E2	Algemeen Nergens word gesproken over de noodzakelijke werkruimte	Wij makens ons zorgen dat er te weing rekening is gehouden in het beleid met noodzakelijke werkruimte. Zoals bijvoorbeeld cunet bij afgraving.	Dank u voor uw opmerking. We zullen daar in onze projecten rekening mee houden.	
E3	Algemeen Onpopulaire keuze	De nadruk van het maken van ruimte in de ondegrond lijkt vooral door de Netbeheerders moeten worden opgelost. Hoe zit het met keuzes die de gemeente kan maken door bijvoorbeeld	Wij zijn het eens met uw opmerking. Het gaat om alle opgaven (boven- en ondergronds) en niet alleen die van netbeheerders	

	Zienswijze		Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
		voor een andere bovergrondse inrichting te kiezen om zo meer ruimte te kreeren in de ondergrond. Voorbeeld twee richting straten 1 richting maken en zo ruimte voor groen en extera te infra structuur te creeren.		
E4	p. 3 Ook willen we met deze beleidsnota zorgen dat nieuwe kabels gebundeld worden aangelegd, zodat ze minder ruimte innemen en duidelijker traceerbaar zijn. Dit creëert tegelijkertijd meer ruimte bovengronds, bijvoorbeeld voor het planten van bomen.De komende jaren gaan we…	Het Stapelen van kabels heeft niet altijd de voorkeur met betrekking tot wervelstromen en opwarming van kabels en leidingen.	Daarmee zijn wij het eens. Het gaat erom af te spreken waar bundeling wel of niet mogelijk is om zo efficiënt mogelijk met de schaarse ruimte om te gaan.	
E5	p. 19-20 Gemeentelijk beleid dat raakt aan de ondergrond	Het is van belang om de verbanden tussen deze beleidstukken helder te hebben en dat de reactie op een invloed heeft op meerdere beleidsstukken. Graag zorgen dat hierin intergraal verbetering komt.	Dit zien wij inderdaad als onze gemeentelijke opgave.	
E6	p. 33 We geven daar ook ruimte aan groeiplaatsen voor groen en bomen. Denk aan parken of beeldbepalende of voor hittestress noodzakelijke	Dit zal kostenverhogend werken en wie heeft voorrang bij aanpassing kabel trace naar hoofdgroenstructuur. En is het mogelijk om extra	Klopt, dit zal een inspanning vragen en soms leiden tot langere tracés of andere ingrepen voor ondergrondse infrastructuur, om vitale bodem te beschermen. Wij realiseren ons dat ordenen van de ondergrond geld kost. Echter, het niet	

	Zienswijze		Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	bomenlanen. Consequentie hiervan kan zijn dat ondergrondse infrastructuur van netwerken in de hoofdgroenstructuur in ‘levende bodem’ komt te liggen en bij toekomstige veranderingen mogelijk investeringen in technische oplossingen nodig zijn of omleggingen van kabels en leidingen. Ook wordt het mogelijk op andere plekken drukker in de ondergrond (bijv. zoek locaties nieuwe tracés voor ondergrondse infrastructuur).	kosten door groen op kabels en leidingen door te berekeken?	ordenen leidt tot hogere maatschappelijke kosten.	
E7	p. 35 De gemeente heeft niet, zoals bij omgevingsplannen voor de bovengrond, de bevoegdheid zelf de bestemming van de ondergrond te bepalen, omdat er altijd ruimte beschikbaar moet zijn voor de aanleg van nutsvoorzieningen en telecommunicatievoorzieningen (gedoogplicht). Er zijn nog nauwelijks mogelijkheden om investeringen in bundeling of ordening van infrastructuur af te dwingen. Daarbij komt dat wetten ten aanzien van telecom, energie, warmte en drinkwater niet onder de Omgevingswet vallen en de integrale regiemogelijkheden van de gemeente beperken.62	In goed overleg zullen we alle voorzieningen in de stad samen moeten ontwikkelen.	Daarmee zijn wij het eens.	

	Zienswijze		Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
E8	p. 35 We beperken ruimtebeslag in de ondergrond door toepassing van bijv. slimme functiecombinaties, meervoudig ruimtegebruik en best beschikbare technieken. Dit vraagt flexibiliteit, innovaties en soms extra-investeringen om meer opgaven tegelijkertijd te kunnen realiseren, of om prioriteit te geven aan een specifieke functie op een specifieke plek.	Zie losse verdere opmerkingen.	Zie betreffende antwoorden.	
E9	p. 35 Openbare grond is voor publieke of collectieve ondergrondfuncties. Gebruik van de openbare ondergrond voor een collectief doel gaat bovenhet gebruik van de ondergrond voor een individuele eigenaar of voor het belang van één perceel.	Wat als een netbeheerder de indivudele eigenaar is welke algemeen belang dient?	In deze specifieke passage gaat het om de collectieve waarde van de functie ten opzichte van een individuele gebruiker. Een netbeheerder is individueel eigenaar van een in principe collectieve functie.	
E10	p. 36 Kabel- en leidingstructuren hebben een fijn vertakt ondergronds stelsel: van hoofdtransportleidingen (‘aorta’s) tot huisaansluitingen (haarvaten) In overleg met de (net)beheerders bepalen we de huidige en toekomstige ondergrondse tracés of locaties	Het is van belang dat er beter onderscheid is tussen de verschillende systeemlagen. Niet alles is hoofdinfrastructuur maar niet alle structuur is alleen een haarvat.	Daarmee zijn wij het eens. We hebben de verschillende hoofdstructuren op hoofdlijnen benoemd. Het is veelkleurig en vraagt om uitwerking. We treden hierover in overleg met o.a. de netbeheerders. We hebben de tekst op p. 36 verhelderd.	p. 36: Is: Voorrang geven in de ondergrond aan hoofdinfrastructuur van de ondergrondse netwerken op aangewezen tracés en locaties van andere strategische functies (zoals gebieden voor bodemenergie) is van belang voor het functioneren van de stad en efficiënt met het oog op kosten. Kabel- en leidingstructuren hebben een fijn

	Zienswijze		Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	voor de hoofdinfrastructuur van de netwerken van nutsvoorzieningen en leggen die vast in het Omgevingsplan. Denk aan de hoofdwaterleiding, hoogspanningsleidingen en een warmtenet, maar ook hoofdriolen of hoofdboomstructuren. Binnen de vastgestelde tracés of locaties heeft de hoofdinfrastructuur van de ondergrondse netwerken prioriteit ten opzichte van andere opgaven. Op sommige tracés liggen meerdere hoofdstructuren die elkaar in de weg kunnen zitten. Wanneer verschillende hoofdstructuren elkaar raken, onderzoeken we combinatie- en andere maatwerkoplossingen. Uiteraard houden we daarbij rekening met de wettelijk voorgeschreven veiligheidsruimte. Het verleggen of aanpassen van hoofdtracés is ingrijpend en kostbaar. Zo mag de aanleg van WKO-systemen aanleg en beheer van hoofdinfrastructuur niet in de weg zitten of leiden tot extra-kosten voor de hoofdinfrastructuur.			vertakt ondergronds stelsel: van hoofdtransportleidingen (‘aorta’s) tot huisaansluitingen (haarvaten). In overleg met de (net)beheerders bepalen we de huidige en toekomstige ondergrondse tracés of locaties voor de hoofdinfrastructuur van de netwerken van nutsvoorzieningen en leggen die vast in het Omgevingsplan. Denk aan de hoofdwaterleiding, hoogspanningsleidingen en een warmtenet, maar ook hoofdriolen of hoofdboomstructuren. Binnen de vastgestelde tracés of locaties heeft de hoofdinfrastructuur van de ondergrondse netwerken prioriteit ten opzichte van andere opgaven. Op sommige tracés liggen meerdere hoofdstructuren die elkaar in de weg kunnen zitten. Wanneer verschillende hoofdstructuren elkaar raken, onderzoeken we combinatie- en andere maatwerkoplossingen. Uiteraard houden we daarbij rekening met de wettelijk voorgeschreven veiligheidsruimte. Wordt: Kabel- en leidingstructuren hebben een fijn vertakt ondergronds stelsel: van hoofdtransportleidingen (‘aorta’s) tot huisaansluitingen (haarvaten). We overleggen met de (net)beheerders over de huidige en gewenste toekomstige ondergrondse tracés of locaties voor de hoofdinfrastructuur. De gemeente neemt daar een besluit over en legt die vast in het Omgevingsplan. Denk aan de

	Zienswijze		Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
				hoofdwaterleiding, hoogspanningsleiding en een warmtenet, maar ook hoofdriolering, de hoofdboomstructuur, hoofdwegenstructuur of specifieke gebieden voor bodemenergie. Uitgangspunt is dat wijzigingen aan de hoofdinfrastructuur zoveel mogelijk worden voorkomen. Het verleggen of aanpassen van hoofdtracés is ingrijpend en kostbaar. Binnen de vast te stellen tracés of locaties heeft de hoofdinfrastructuur van de ondergrondse netwerken in beginsel prioriteit ten opzichte van andere opgaven. Op sommige tracés liggen meerdere hoofdstructuren die elkaar in de weg kunnen zitten. Wanneer verschillende hoofdstructuren elkaar raken, onderzoeken we combinatie- en andere maatwerkoplossingen in de aanleg- en beheerfase, rekening houdend met de wettelijk voorgeschreven veiligheidsruimte.
E11	p. 36 mogelijkheid om bomen te planten in nabijheid van kabels en leidingen, wetende dat dit niet de ideale situatie is voor boom en/of netwerk.e dat dit niet de ideale situatie is voor boom en/of netwerk.	Deze bomen zouden dan geen beschermde status mogen krijgen maar juist makkelijk te vervangen. Daarnaast zouden deze bomen op kabels en leidingen om niets verwijderd mogen worden mocht dit noodzakelijk zijn. Anders evt meerkosten in rekening brengen bij gemeente?	Dit is uitwerking, en hierover gaan we graag met u in gesprek.	

	Zienswijze		Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
E12	p. 38 Herordening vraagt om extra-investeringen als bestaande kabels en leidingen nog niet zijn afgeschreven. De (extra) kosten gaan hier voor de baten uit. Niet in alle gevallen zal herordening daarom mogelijk of nodig zijn.	Wat is het afwegingskader. Wie bepaalt waneer de extra investeringen de kosten van de baten overschreid.	Er is geen generiek afwegingskader voor deze afweging. Uiteindelijk zal dit een politieke afweging zijn waarbij maatschappelijke en financiële kosten en baten afgewogen worden.	
E13	p. 40 Voorkeursstraatprofielen, waarbij onder- en bovengrond in samenhang beschouwd worden, worden ambtelijk uitgewerkt als hulpmiddel bij de planvorming voor (her)inrichting van de (bestaande) openbare ruimte. Dit geldt zowel voor de horizontale als verticale ordening. De Nadere regels, Handboek Openbare Ruimte en Handboek Kabels en Leidingen, geven voorkeursprofielen die met het oog op het beleid voor de ondergrond herijkt worden. Het werken met voorkeursprofielen en afwegingssystematieken voor verschillende typen straten voorkomt herhaling van discussies in projecten. Aan de andere kant zal maatwerk per herinrichtingsproject nodig blijven.	Er ligt voor meer dan 100 jaar geschiedenis aan infra in de grond. Dit is niet altijd met een voorkeurs profiel op te lossen. Verwijzend naar punt 12. Ik mis dus een afweging van de gemeente om ook naar de onpopulaire keuze voor omgeving te maken om bijv een straat 1 richting te maken en hiermee ruimte voor alle infra te creëeren.	Wij erkennen de geschiedenis van de infrastructuur in de stad en dat niet alles met voorkeursprofielen op te lossen is. Wij denken wel dat we door het maken van maatwerkprofielen met voorkeursoplossingen voorkomen dat we in elk project dezelfde gesprekken moeten voeren.	

	Zienswijze		Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
E14	p. 41 VKLS verticaal leidingsysteem	Dit is niet gewenst NBNL is hier ook op tegen zeker voor kabels en leidingen met huisaansluitingen niet wenselijk. Zie ook losse opmerking	Het gaat erom dat we innovaties zoeken voor de efficiënte ordening van de ondergrondse infrastructuur. VKLS is daar een voorbeeld van. We passen onderschrift foto aan.	p. 41 toevoegen onderschrift bij foto: VKLS – verticaal kabels- en leidingensysteem
E15	p. 42 1.1 activiteit 2 afsluiten SOK met netbeheerder	Zorgen dat hierin de grijze gebieden zoals wat houdt hoofdleidingstructuur in. Wanneer wel of geen VKLS of kabelgoot of put systeem.	Deze opmerking nemen we ter harte.	
E16	p. 43 3.1 De huidige en toekomstige traces en locaties van de ondergrondse hoofdinfrastructuur hebben prioriteit hebben ten opzichte van andere opgaven	Hiervoor moet punt 10. Eerst worden opgelost.	Daarmee zijn wij het eens (zie E10).	
E17	p. 43 3.4 activiteit 2 Updaten en uitwerken van (onder- en bovengrondse) voorkeursprofielen voor inrichting van typen straten in de nadere regels Handboek Openbare Ruimte en Handboek Kabels, Leidingen en Boomwortels	Ernstige zorgen zijn er met betrekking tot bereikbaarheid en veiligheid en leverbetrouwbaarheid. Stedin wil dan ook onderdeel uitmaken van het ontwerp van een nieuw voorkeursprofiel.	Dank u voor uw aanbod. We zullen zeker in overleg treden.	
E18	p. 43 4 Ruimtegebruik Bij gebruik van de ondergrond gaan oplossingen met minimaal ruimtegebruik boven	Mits kosten en technische haalbaarheid is aangetoond zijn van beide oplossingen zodat er een zuivere afweging gemaakt kan worden.	Wij zijn het daarmee eens. Er zal een maatschappelijke kosten en batenanalyse gemaakt moeten worden. Dit is meer dan het ‘business model’ van een individuele partij.	

	Zienswijze		Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	oplossingen die meer ruimte kosten.	Maatschappelijk geld kan maar eenmaal uitgegeven worden.		
E19	p. 44 Hoofdtracés en locaties van ondergrondse infrastructuur Op de in het Omgevingsplan vast te stellen hoofdtracés en locaties van de ondergrondse infrastructurele netwerken van nutsvoorzieningen heeft ruimte in de ondergrond voor het desbetreffende netwerk voorrang boven andere functies.	Zie eerdere opmerkingen		
E20	p. 44 Bundeling in gebieden van intensieve verstedelijking In gebieden van intensieve verstedelijking, vast te stellen in het Omgevingsplan, hebben vergaande bundeling (verticaal; inpandig) van ondergrondse infrastructurele netwerken en objecten de voorkeur.	Wij hebben veel vragen over de nog niet uitvoerig gesteste en bewezen bundelingstechniek. En zouden graag in overleg kijken naar mogelijk en onmogelijkheden.	Wij sorteren zeker niet voor op een bundelingstechniek. Het gaat erom dat we – in overleg – zoeken naar de beste technische en maatschappelijke oplossingen.	
E21	**thermisch** • Wederzijdse thermische beïnvloeding. Wij hebben zorgen over de warmteafgifte. Juist het bovenop elkaar stapelen van warmtebronnen, kan er voor onze kabels voor zorgen dat deze lager belast kunnen worden. Wij moeten van een bepaalde grondtemperatuur uit kunnen gaan, om onze netten te kunnen ontwerpen. Het is gebruikelijk om met 15 °C te rekenen, maar als dat niet gegarandeerd kan worden, vernemen we graag wat de waarde dan wel is. Onze kabels produceren zelf ook warmte, wat weer negatief bijdraagt aan de grondtemperatuur (de temperatuur van de grond wordt		Wij begrijpen uw ‘technische’ zorgen. Bij de uitwerking van oplossingen zullen deze punten zeker besproken worden.	

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	hoger). Is gekeken naar de thermische ruimte in de ondergrond in relatie tot bijvoorbeeld waterleidingen? • Thermisch gedrag van het frame: van welk materiaal zijn de rekken? Is het RVS of is het gegalvaniseerd staal? Bij magnetisch staal bestaat de mogelijkheid dat het door wervelstromen opwarmt. Op dit moment is er nog niet aan gerekend hoe groot deze invloed kan zijn. • Thermisch gedrag van het frame: zorgt het frame niet voor extra warmteoverdracht van het ene leidingtype naar het andere? • Verdichten van de grond: hoe wordt de grond verdicht? Kan dit in voldoende mate gebeuren, zodat de kabels en leidingen optimaal hun warmte kwijt kunnen aan de omgeving? Onze zorg is dat dit niet goed mogelijk is, als er onder andere kabels en leidingen gewerkt zou moeten worden in het geval van nieuwe aanleg, maar ook bij het geval van reparatie van storingen.		
E22	**Elektrisch en veiligheid** • Kans op graafschade. • Wederzijdse elektrische beïnvloeding: is er nagedacht over de afstand tussen verschillende verbindingen? Kabels en leidingen liggen hier nadrukkelijk parallel, wat in sommige gevallen (wanneer de kabel een foutstroom voert) voor gevaarlijke overspanningen op andere leidingen kan zorgen. • Hoe diep komen onze kabels te liggen? Deze diepte heeft ook een functie m.b.t. de veiligheid in geval van eventuele fouten in onze kabels.	Wij begrijpen uw ‘technische’ zorgen. Bij de uitwerking van oplossingen zullen deze punten zeker besproken worden.	
E23	**Praktische zaken** • Ruimtebeslag: hoeveel ruimte is er voor kabels en leidingen? Een verhoging van de vraag naar elektriciteit gaat gepaard met het uitbreiden van het elektriciteitsnet. Dat kan niet alleen door het leggen van dikkere kabels, maar er zullen er ook meer kabels bij moeten kunnen. Denk hierbij aan de “transformatorhuisjes”. Deze moeten gevoed worden, en hiervandaan zal per stuk een flink aantal kabels vertrekken. Bij een optimale plaatsing van de transformatorhuisjes gaat het hierbij om twee hoogspanningskabels (voor de distributie van elektriciteit met een mogelijk spanningsniveau van 10 kV tot en met 23 kV, dit wordt ook wel middenspanning	Wij begrijpen uw ‘technische’ zorgen. Bij de uitwerking van oplossingen zullen deze punten zeker besproken worden.	

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	genoemd) en tien laagspanningskabels. Transformatorhuisjes zijn niet altijd optimaal geplaatst, waardoor soms meer nodig is. Daarnaast is soms ook een transportverbinding nodig voor elektriciteit (op een spanningsniveau van 21 kV tot en met 52 kV, dit wordt dan ook wel hoogspanning genoemd) • Bereikbaarheid: hoe is de bereikbaarheid gegarandeerd? De kabels en leidingen zijn in beperktere mate van bovenaf te bereiken. Is aan beide zijden van de opstelling genoeg ruimte om de kabels en leidingen te kunnen benaderen voor onderhoud. Als er damwanden geplaatst zouden moeten worden, dan zitten deze mogelijk in de weg bij het aftakken van laagspanningskabels naar klanten. • Bereikbaarheid: hoe wordt ervoor gezorgd dat kabels en leidingen geen schade ondervinden bij onderhoudswerkzaamheden. De kabels mogen niet zonder meer zonder ondersteuning aan het frame bungelen. • Bereikbaarheid: wat voor plaat ligt er bovenop het frame? Is deze opneembaar? • Ruimte en indeling. Verticaal: laagspanningskabels liggen doorgaans 60 cm diep, distributiekabels voor “middenspanning” liggen doorgaans op 80 cm diepte en kabels voor transport liggen doorgaans op 100 cm diepte. • Ruimte en indeling: hoeveel ruimte is er voor het maken van moffen en reparaties? • Op welke plekken komt dit? Is het voor heel Utrecht, alleen in de binnenstad, alleen in bepaalde straten? Een deel van de vragen is al opgelost als het op een beperkt aantal plekken komt, want dan kunnen we als het echt moet een straatje verderop gaan liggen.		
F1	De beleidsnota biedt een gedegen basis voor het voeren van regie op de ondergrond, met drie heldere ambities die wij in de rol van (warmte)netbeheerder onderschrijven. De ondergrond als integraal onderdeel van ruimtelijke keuzes, het beschermen van bodemkwaliteiten en het ordenen van de ruimte in de ondergrond zijn thema's waar wij als warmtebedrijf dagelijks mee te maken hebben. We merken daarbij op dat de gemeente Utrecht het over ‘nutsbedrijven’ heeft, die bestaan niet meer. Wel	Dank u wel voor het compliment en de suggestie. Zie reactie bij A2 (p. 27) Ook op p. 57 passen we dit aan.	p.28 Zie A2 p.57 Is: Jaarlijks overleg met netbeheerders nutsbedrijven, provincie en waterschappen Wordt:

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	producenten, leveranciers en netbeheerders (pag.28 De netbeheerders van de nutsbedrijven voeren ook regie op de ondergrond).		Jaarlijks overleg met netbeheerders, provincie en waterschappen
F2	Ambitieniveau lijkt te hoog, afwegingskader onduidelijk. De conceptnota laat een grote ambitie zien op vele vlakken. Overduidelijk is dat deze niet goed samengaan. De conceptnota geeft met ambitie 3.1. o.i. ruimte aan de huidige en bedachte toekomstige infrastructuur voor de stad. Het afwegingskader is nu nog zodanig geformuleerd dat het nog maar beperkt richting geeft. Het risico bestaat zo dat steeds opnieuw afwegingen gemaakt moeten worden, wat grootschaliger ingrijpen, door welke netbeheerder dan ook, omslachtig maakt.	De titel van de paragraaf 'Afwegingskader' (p.28) is inderdaad te stellig geformuleerd. Het gaat in deze paragraaf nog niet over een uitgewerkt afwegingskader – er is immers aangegeven dat het kader nader wordt uitgewerkt - maar om uitgangspunten voor een afweging. We passen de titel aan.	p. 44: Is: Afwegingskader Wordt: Uitgangspunten voor afweging
F3	Rakend gemeentelijk beleid: er wordt op pag. 19 verwezen naar de Transitievisie Warmte deel 1 en 2 van 2021. De gemeente is, zo begrijp ik, op dit moment zeer ver met herijking van die visie naar een Warmteplan. Het uitgangspunt t.a.v. de rol van collectieve warmtenetten lijkt daarin in belangrijke mate te verschuiven. Is er voldoende afgestemd intern op dit vlak, opdat deze nota bij publicatie op dit significante punt niet meteen achterhaald is? Er is nu nog expliciet sprake van 90.000 huishoudens op een collectieve warmtevoorziening (pag 22). En, klopt het dat we hier ook de 'Nadere regel kabels en leidingen gemeente Utrecht (Handboek kabels en leidingen); missen, die in is gegaan per 01/04/2024? (een verwijzing naar een eindnoot op blz. 65 ontbreekt. Tevens ontbreekt een link naar de Nadere regels Kabels en Leidingen).	De Beleidsnota Ondergrond is afgestemd met de herijking van de Transitie Visie Warmte deel 1 en 2. Op p. 20 wordt de 'Nadere Regel Kabels, Leidingen en Boomwortels' benoemd. Hier is tevens een eindnoot aan gekoppeld/	
F4	Beursgebied en tweede watervoerende laag: De passage op pagina 20 over het Beursgebied en doelstelling 2.4. schetst de forse uitdaging in dat gebied vanwege de indirecte bescherming van de 2e watervoerende laag. Een voldoende open houding naar het initiatief in het Beursgebied, met alle zorg voor de 2e watervoerende laag blijft essentieel. Deze nota mag niet als gevolg hebben dat	Zie reactie bij A3	Zie aanpassing bij A3

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	de bedachte proefboring op (principiële) basis van deze prioriteit wordt gestaakt.		
F5	Flexibiliteit, innovaties en extra investeringen. Eneco hecht in bijzondere mate aan een zo goed mogelijke betaalbaarheid van warmte voor de Utrechters. Die betaalbaarheid staat de afgelopen jaren al zwaar onder druk, speciaal voor kwetsbare groepen. De financiering van flexibiliteit, innovaties en extra investeringen zouden dus niet vanzelfsprekend bij de netbeheerder moeten liggen. Hier hoort een duidelijk uitspraak over te komen bij deze paragraaf. In de driehoek leveringszeker/duurzaam is betaalbaarheid de derde hoek! Ook de frase op pag 55 “Regie op ondergronds ruimtegebruik vraagt in veel gevallen voorfinanciering die meegenomen moet worden bij de business case van projecten.” Verwijst naar strategische investeringen waarbij de vraag is wie die zal moeten financieren met het oog op betaalbaarheid voor de burger. Het hoofdstuk Financiën geeft op pag 52 in elk geval geen enkele aanwijzing hoe dit wordt opgelost. De genoemde bedragen zijn maar een minimale fractie van de benodigde investeringen van alle netbeheerders.	De Beleidsnota Ondergrond doet inderdaad geen uitspraak over de wijze waarop de financiering van de ordening van de ondergrond plaatsvindt. In de paragraaf ‘Uitwerking van beleid’ (p. 42/43) geven we aan dat de financiële instrumenten nog uitgewerkt moeten worden. De bedragen in de financiële tabel hebben geen betrekking op de kosten van uitvoering van maatregelen maar op de kosten voor het voeren van regie op de ondergrond.	
F6	WKO-systemen en hoofdinfrastructuur: Op pagina 36 staat vermeld: "Zo mag de aanleg van WKO-systemen aanleg en beheer van hoofdinfrastructuur niet in de weg zitten of leiden tot extra-kosten voor de hoofdinfrastructuur. WKO-systemen binnen het bereik van de hoofdinfrastructuur hebben geen garantie op rendement." Wat bedoelt en beoogt de gemeente met deze laatste zin?	De tekst vraagt om specifiekere duiding. Zie tekstaanpassing.	p. 36 Is: Zo mag de aanleg van WKO-systemen aanleg en beheer van hoofdinfrastructuur niet in de weg zitten of leiden tot extra-kosten voor de hoofdinfrastructuur. WKO-systemen binnen het bereik van de hoofdinfrastructuur hebben geen garantie op rendement. Wordt: Ook kunnen werkzaamheden aan de hoofdinfrastructuur ander gebruik van de ondergrond (negatief) beïnvloeden. Zo

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
			kunnen tijdelijke bemalingen (grondwateronttrekkingen) effect hebben op het rendement van WKO's. De juridische consequenties van het prioriteit geven aan hoofdinfrastructuur voor ander gebruik zullen worden onderzocht. Bezien wordt of en in hoeverre het recht op schadevergoeding kan worden beperkt als reguliere werkzaamheden aan de gemeentelijke hoofdinfrastructuur volgens de best uitvoerbare technieken worden uitgevoerd.
F7	Inconsistenties in bomenbeleid: Er lijken tegenstrijdigheden te bestaan tussen verschillende passages over bomen en infrastructuur, specifiek tussen blz. 36 (m.b.t. plaatsing bomen) en blz. 43 (ambitie 3.1.1) en blz. 44 (3.1). Een eenduidige lijn hierin is essentieel. Met name de zin op pag 35 "Daarbij behoort ook de mogelijkheid om bomen te planten in nabijheid van kabels en leidingen, wetende dat dit niet de ideale situatie is voor boom en/of netwerk." Dit is voor Eneco niet acceptabel. We hebben nu al te maken met zeer sterk groeiende vervangingskosten als gevolg van stapelende extra eisen door de gemeente. Hier moet paal en perk aan worden gesteld door duidelijk te kiezen: òf bomen, òf (warmte)leidingen. Niet beide! Het huidige handboek kabels en leidingen dd. 1/4/2024 gaat hier ook nadrukkelijk en met reden strenger mee om. Op pag 36 wordt er nota bene naar gerefereerd.	We zien dat het druk is in de ondergrond. Op plekken waar het (te) druk is in de ondergrond zullen we óf moeten herordenen, óf moeten kiezen óf moeten combineren. Het scheiden van functies heeft de voorkeur, maar voor plekken waar het niet anders kan onderzoeken we onder welke voorwaarden het combineren van functies (zoals bomen en kabels of leidingen) mogelijk is. Dit doen we in overleg met belanghebbenden, zoals de netbeheerders, en leggen we vast in het Handboek kabels en leidingen en/of Handboek Openbare Ruimte.	
F8	De figuur 'integrale aanpak" op pag 40 geeft zo ook een verkeerde indruk, alsof het warmtenet onder de bomen door kan lopen. Op diezelfde pagina had een verwijzing naar warmtebedrijf Eneco bij het kadertje 'Vernieuwing in de Haverstraat' de gemeente wel gesierd. Overigens werd	Het figuur 'integrale aanpak' op p. 40 is overgenomen uit de RSU is een schets van functies waarvoor onder- en bovengronds ruimte nodig is. Inderdaad hadden we Eneco moeten noemen in het kader. Dit passen we aan.	p. 40 Is: In de Haverstraat werd een warmteleiding aangelegd.

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	daar geen warmteleiding aangelegd, maar vervangen. En ‘expansievat’ moet in dat kadertje ‘expansieput’ zijn.	Ook wijzigen we expansievat in expansieput.	(...) in de vorm van een variant van een expansievat met toegang voor onderhoud (...) Wordt: In de Haverstraat werd door Eneco een warmteleiding aangelegd. (...) in de vorm van een variant van een expansieput met toegang voor onderhoud (...)
F9	Daarnaast valt op de men het over nutsbedrijven heeft, die bestaan niet meer. Wel leveranciers en netwerkbeheerders (pag.28 De netbeheerders van de nutsbedrijven voeren ook regie op de ondergrond).	Dit is aangepast, zie antwoord bij A2	
F10	Suggestie voor verbetering Ter inspiratie en als goed voorbeeld wil ik graag verwijzen naar het Rotterdamse Handboek Beheer Ondergrond (https://www.rotterdam.nl/media/437), waarin deze onderwerpen op een integrale wijze worden behandeld en duidelijke kaders worden gesteld die zowel voor de gemeente als voor netbeheerders werkbaar zijn. In Rotterdam wordt dit document door de meeste netbeheerders als goed werkbaar ervaren. Ik nodig de gemeente Utrecht dit ter harte te nemen bij uitwerking van de beleidsnota richting handboek.	Dank u voor uw suggestie. We zullen bij de uitwerking het document raadplegen.	
F11	Eneco denkt graag constructief mee over de doorontwikkeling van de Beleidsnota Ondergrond. Graag bespreken we hoe we de samenwerking tussen gemeente en netbeheerders, specifiek voor warmtenetten, kunnen optimaliseren.	Dank voor uw aanbod. We komen graag bij u terug.	
G1	Voorwoord: “voor de ondergrond geldt veel minder regelgeving” > Dit geldt zeer zeker niet voor telecom met de telecomwet, verordeningen en handboeken. Telecom kan zeker niet doen wat zij willen en doen dit ook niet.	Dank u voor uw opmerking. We zien geen aanleiding om het voorwoord aan te passen.	
G2	Voorwoord: “Het resultaat is dat we niet goed weten hoe de ondergrond eruit ziet” >> Volgens mij weten we meer	Dank u voor uw opmerking. We zien geen aanleiding het voorwoord aan te passen.	

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	dan we denken, mede dankzij KLIC bijvoorbeeld. Het wordt hier wel heel negatief gesteld.		
G3	Voorwoord: “Dit doen we onder andere op basis van het 3D-model…” >> Op basis van welke informatie? Want hiervoor staat dat we niet goed weten hoe de ondergrond eruit ziet. Bij nieuwe aanleg kan informatie verstrekt worden, maar van bestaande netwerken niet anders dan KLIC.	Het 3D-model koppelt meer dan 100 databestanden aan elkaar waaronder KLIC. Zie kader op p. 29.	
G4	Voorwoord: “Ook willen we met deze beleidsnota zorgen dat nieuwe kabels gebundeld worden aangelegd” >> Toevoegen "indien mogelijk".	Onze ambitie is kabels en leidingen bundelen. We weten dat dit op dit moment niet overal mogelijk is.	
G5	Aanleiding: “Menselijk handelen heeft echter de natuurlijke kwaliteit van de ondergrond in de stad danig aangetast met verontreinigingen.” >> Opmerkelijke woordkeuze!? Hier vallen kabels en leidingen toch niet onder of niet? Graag explicieter maken.	We nemen graag uw reactie over. Zie tekstvoorstel.	p. 6 Is: … in de stad danig aangetast met verontreinigingen. Wordt: …in de stad danig aangetast, bijvoorbeeld met verontreinigingen.
G6	Aanleiding: “Ook raakt de ondergrond steeds voller waardoor we onze infrastructuur niet meer (gemakkelijk) kwijt kunnen en grote opgaven van de stad (energietransitie; klimaatadaptatie; verstedelijking) niet meer gerealiseerd dreigen te worden.”” >> Toevoegen "digitalisering"	‘Digitalisering’ is inderdaad ook een opgave. We voegen dit toe.	p. 6 Is: … en grote opgaven van de stad (energietransitie; klimaatadaptatie; verstedelijking) niet meer gerealiseerd dreigen te worden. Wordt: … en grote opgaven van de stad (energietransitie; klimaatadaptatie; verstedelijking; digitalisering) niet meer gerealiseerd dreigen te worden.
G7	“Ambitie 2.3 Ondiepe ondergrond: in vitale bodem in de hoofdgroenstructuur ingrepen/graven in de ondergrond tot een minimum beperken en de bodemkwaliteit waar mogelijk verbeteren.“ >> Dit zal uitdagend zijn in relatie tot aan te leggen kabels en leidingen. En dan laat ik	Klopt, dit zal een inspanning vragen en soms leiden tot langere tracés of andere ingrepen voor ondergrondse infrastructuur, om vitale bodem te beschermen.	

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	gedoogplicht voortkomende uit de Telecommunicatiewet nog even buiten beschouwing		
G8	P21 Urgentie “Er is simpelweg niet overal ruimte in de ondergrond voor alle ambities”>> Is een aanname, want is toch onbekend wat er in de grond ligt.	We zijn ons 3D model van de ondergrond aan het vullen en krijgen daarmee steeds beter inzicht in de ondergrondse ruimte.	
G9	P21 Urgentie “Op dit moment geldt de wet van de sterkste en snelste” >> Dit geldt niet voor alle netbeheerders. Wij sluiten klanten aan op basis van de vraag.	Vraaggestuurd werken bevestigt de stelling. Wel is het zo dat we na al steeds meer vooruitdenken. Daarom een aanpassing.	p. 22 Is: Op dit moment geldt de wet van de sterkste en snelste… Wordt: Lange tijd gold de wet van de sterkste en snelste…
G10	Figuur opgaven van de stad, 100.000 glasvezelaansluitingen >> Dit zijn "slechts" de FttH aansluitingen. Er dienen ook nog dataverbindingen gerealiseerd te worden voor zakelijke klanten c.q. doeleinden	De figuur geeft een schatting en beoogt niet een uitputtend overzicht te geven van de precieze omvang van de opgaven, doch slechts een beeld.	
G11	P22 kader faalkosten “Dat kwam door een gebrek aan inzicht in de ligging van kabels en leidingen.” >> Oorzaak was de vergeten gasleiding? Toch niet gebrek aan inzicht ligging alle kabels en leidingen?	De tekst is multi-interpretabel. Zie tekstvoorstel voor een meer precieze formulering.	p. 23 kader faalkosten Is: Dat kwam door een gebrek aan inzicht in de ligging van kabels en leidingen. Wordt: Dat kwam doordat de informatie over de ondergrond niet op tijd, compleet en op de juiste plek beschikbaar was.
G12	P22 kader faalkosten “…of overlast geven zoals door uitval van elektriciteit, water, gas of telefoon” >> telefoon vervangen door data	Geen aanpassing want in de geciteerde bron staat ‘telefoon’ en geen ‘data’. Inhoudelijk is de toevoeging begrijpelijk.	-
G13	P26 ambitie 1 “We denken en ontwerpen in 3D” >> Voor aanleg kan dit, maar bestaande netwerken in beeld brengen is uitdagend. Er is KLIC maar dat zijn leggegevens en liggingsgegevens.	Het (begrijpelijke) informatiehiaat staat niet in de weg dat we anders gaan en moeten denken.	

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
G14	P27 doelstelling 1.1 “De netbeheerders van de nutsbedrijven voeren ook regie op de ondergrond” >> Telecompartijen zijn formeel geen nutspartijen, maar vallen deze hier nu wel onder? Dan explicieter benoemen.	Zie antwoord bij reactie A2	Zie aanpassing bij reactie A2
G15	P27 doelstelling 1.1 “Afspraken over de rol en verantwoordelijkheden van de netbeheerders, vastgelegd in samenwerkingsovereenkomsten, is onderdeel van de organisatie van de regie op onder- en bovengrond.”>> Wij adviseren om aan te sluiten bij landelijke modellen om te voorkomen dat er 342 overeenkomsten afgesloten moeten worden.”	Dank u wel voor uw suggestie	
G16	p. 29 Kader 3D model >> Zie eerdere opmerkingen over nieuwe en bestaande netwerken	In het 3D model hebben we een methode ontwikkeld om met het kennishiaat om te gaan. Daarbij zijn we ons terdege bewust van de beperkingen van de methode.	-
G17	p. 33 doelstelling 2.3 >> zie eerdere opmerking	Zie reactie bij G7.	
G18	p. 35 “De gemeente heeft niet, zoals bij omgevingsplannen voor de bovengrond, de bevoegdheid zelf de bestemming van de ondergrond te bepalen, omdat er altijd ruimte beschikbaar moet zijn voor de aanleg van nutsvoorzieningen en telecommunicatievoorzieningen (gedoogplicht)” >> Hier wordt (terecht) wel onderscheid gemaakt tussen nutsvoorzieningen en telecom	De gemeente heeft de mogelijkheid om aan te wijzen op welke tracés de nutsvoorzieningen en telecommunicatievoorzieningen ingepast worden (plaats, tijdstip en de wijze van aanleg).	
G19	p. 35 “Gebruik van de openbare ondergrond voor een collectief doel gaat boven het gebruik van de ondergrond voor een individuele eigenaar of voor het belang van één perceel.” >> Is niet in lijn met gedoogplicht voortkomende uit de Telecommunicatiewet.	Het klopt dat de gemeente een nieuwe telecomaansluiting niet kan weigeren. Het gaat in deze paragraaf om algemene uitgangspunten voor een afweging.	
G20	p. 37 intro kader bomen en leidingen >> Voor de volledigheid graag ook verwijzen naar artikel 5.11 van de Telecommunicatiewet.	Dat is in dit kader over bomen en leidingen niet nodig. Telecommunicatiewet is genoemd op p. 15.	
G21	p. 38 foto met markeringslinten >> Wat is het doel om dit hier zo te benoemen? Voegt niets toe.	De foto is ter illustratie van de diversiteit aan kabels en leidingen in de ondergrond.	
G22	p. 39 doelstelling 3.3 “De herordening vraagt ook onderzoek naar financieringsstrategieën zoals voorfinanciering van ondergrondse kabelgoten.” >> Is de	De Beleidsnota Ondergrond doet inderdaad geen uitspraak over de wijze waarop de financiering van de ordening van de	

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	gemeente ook bereid om hierin te investeren? De kosten gaan voor de baat uit....	ondergrond plaatsvindt. In de paragraaf 'Uitwerking van beleid' (p. 42/43) geven we aan dat de financiële instrumenten nog uitgewerkt moeten worden. We gaan er vanuit dat er een evenredige kostenverdeling plaatsvindt tussen partijen.	
G23	p. 44 afwegingskader bij 1. Schaalniveaus >> Dit is in strijd met Telecommunicatiewet. Hierin wordt geen onderscheid gemaakt tussen schaalniveaus p. 44 afwegingskader bij 3 Collectief versus privébelang >> Dit is in strijd met Telecommunicatiewet. p. 44 afwegingskader bij 4 Ruimtegebruik >> Dit is in strijd met Telecommunicatiewet.	De titel van de paragraaf 'Afwegingskader' (p.44) is te stellig geformuleerd. Het gaat in deze paragraaf nog niet over een uitgewerkt afwegingskader maar om uitgangspunten voor een afweging. Zie ook antwoord op reactie F2. De Telecommunicatiewet doet dit niets af aan de uitgangspunten voor afweging.	Zie aanpassing bij reactie F2
G24	p. 50 Risico's, bij toelichting op eerste risico :"blijft ondergrond 'het wilde westen' >> Geeft wel heel negatief beeld van hoe de werkelijkheid is en van de samenwerking tussen gemeente en netbeheerders de afgelopen jaren.	De uitdrukking is gemeengoed geworden voor de strijd tussen cowboys, veedieven en de oorspronkelijke bewoners van de VS. Op sommige plekken in de stad is het een goede metafoor voor hoe het gebruik van de ondergrond heeft geleid tot veel nadeel bij andere partijen; natuurlijk zonder dat er een letterlijke strijd heeft plaatsgevonden.	
H1	Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor de integrale benadering van de ruimte in de ondergrond en de toegankelijke wijze waarop het belang van deze integrale benadering in de beleidsnota voor het voetlicht is gebracht. In grote delen van de ondergrond, en vooral in de eerste twee tot drie meter onder het maaiveld, is het dringen tussen de vele belangen die er hun plek hebben gekregen, hebben ingenomen of nog opeisen. Illustratief daarin zijn de werken die afgelopen jaar zijn uitgevoerd onder de Haverstraat. Deze hebben niet alleen laten zien wat er allemaal onder de grond zit, maar vooral dat daarmee zorgvuldig met respect voor het verleden en voorzorg naar de toekomst wordt omgegaan. Bovendien hebben de werken een unieke kans geboden om een blik	Dank u wel voor het compliment.	

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	te werpen op en meer te weten te komen over wat gedurende vele eeuwen Utrecht tot Utrecht heeft gemaakt. Wat Oud-Utrecht aangaat, is de beleidsnota een onontbeerlijke en noodzakelijke ondergrond voor de ruimtelijke kwaliteit en ontwikkeling van onze stad. Wij hebben daarbij nog wel een aantal aanbevelingen om met name het cultuurhistorische belang in het geheel tot zijn recht te laten komen. Oud-Utrecht staat voor het belang van het cultuurhistorisch erfgoed van de stad. In de ondergrond zit veel, maar veelal onbekend cultuurhistorisch erfgoed. De ondergrond bevat een belangrijk en voor een groot deel van de geschiedenis uniek cultuurhistorisch archief. Dat erfgoed zit vooral in die bovenste twee tot drie meter, juist in de laag waar de concurrentie om de ondergrondse ruimte het hevigst is. Dat onderstreept het belang om erfgoed expliciet te benoemen en de bescherming en het behoud van de cultuurhistorische waarden te borgen. De beleidsnota stelt: 'De ondergrond is de basis voor het ontstaan en de identiteit van de stad'. Dat onderschrijft Oud-Utrecht uiteraard van harte. In de vervolgens geformuleerde ambities en doelstellingen zien wij dan ook graag deze cultuurhistorische waarde expliciet terugkomen.		
H2	Doelstelling 1.1 stelt: 'doelmatig gebruik van de ondergrondse openbare ruimte is onderdeel van de afweging bij het ontwikkelen en uitvoeren van ruimtelijke plannen'. Het woord doelmatig drukt vooral uit zuinig omgaan met de middelen. Dat wordt al gauw uitgedrukt in kosten voor de uitvoerder op het moment van de ingreep. De in de ondergrond aanwezige waarden (waaronder de cultuurhistorische) vormen dan vaak een kostenpost die de doelmatigheid in de weg staan. Oud-Utrecht beveelt aan hier niet alleen het doelmatig gebruik als maatstaf te benoemen, maar ook – het motto van de beleidsnota indachtig – de bescherming, benutting	Met 'doelmatig gebruik van de ondergrond' wordt *niet* verstaan het zuinig omgaan met middelen (bijv. materiaal of geld) maar de schaarse ondergrondse openbare ruimte. Doen we dat niet, dan passen alle wensen niet in de ondergrond of alleen tegen steeds hogere kosten om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken. Een belangrijk doel van de Nota sluit helemaal aan bij de wens van de inspreker: in samenhang alle belangen in de ondergrond afwegen bij een voorgenomen nieuwe ontwikkeling.	

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	en verbetering van de veelal onvervangbare en vaak ongekende waarden van de ondergrond.		
H3	De doelstelling spreekt van de ‘ondergrondse openbare ruimte’. Bij de openbare ruimte boven de grond kan iedereen zich een voorstelling maken van wat openbaar is en wat niet. Bij openbaarheid onder de grond is dat waarschijnlijk bij de meesten niet het geval. Dit vraagt om een nadere verduidelijking en begrenzing van zowel het begrip ‘ondergrondse openbare ruimte’, als de strekking, reikwijdte en werking van deze beleidsnota: beperkt deze zich tot het openbare deel van de ondergrondse ruimte (zo dat bestaat) of strekt deze zich uit over de gehele ondergrond? Oud-Utrecht beveelt aan duidelijk te maken wat onder ondergrondse openbare ruimte wordt verstaan en op welk deel van de ondergrond de beleidsnota zich in dit opzicht richt	De nota gaat inderdaad over de hele ondergrond. Het verschilt per situatie over welk deel van de ondergrond het gaat, hier is geen algemene definitie voor. Zo gaan bodemenergieplannen ook over de (ondergrondse) niet-openbare ruimte en maken we in het Utrechts Planproces Gebiedsontwikkeling (UPG) afspraken met initiatiefnemers over gebruik van de ondergrondse ruimte. We halen het woord ‘openbaar’ uit de doelstelling.	Aanpassen Doelstelling 1.1 op pp. 11, 28, 42, 53 Is: 1.1 Doelmatig gebruik van de ondergrondse openbare ruimte is onderdeel van de afweging bij het ontwikkelen en uitvoeren van ruimtelijke plannen. Wordt: 1.1 Doelmatig gebruik van de ondergrondse ruimte is onderdeel van de afweging bij het ontwikkelen en uitvoeren van ruimtelijke plannen.
H4	Een goed inzicht (doelstelling 1.2) is daarvoor essentieel. Mogelijk dat dat inzicht voor kabels en leidingen op enig moment compleet is (het is bekend en geregistreerd wanneer en waar iets is aangelegd en heeft bekende en actieve eigenaren), voor cultuurhistorische waarden kan het nooit compleet zijn. We weten immers niet waar die Romeinse soldaat zijn sandaal verloren heeft. Er is dus altijd onderzoek nodig. Een 3D-model van de ondergrond hoe waardevol ook, dekt nooit alles af. Oud-Utrecht beveelt aan expliciet te benoemen dat voor een volledig inzicht van de waarden in de ondergrond een 3D-model niet volstaat, maar altijd in enigerlei vorm nader onderzoek noodzakelijk is.	Dank voor deze goede aanvulling. Zie hiernaast een tekstaanpassing.	p. 29 Is: Het model kan bijvoorbeeld aangeven welke mogelijke ruimtelijke conflicten er zijn tussen opgaven (zoals aanleg kabels of leidingen in relatie tot boomwortels) of de meest optimale locatie berekenen van ondergrondse functies (bijvoorbeeld de route van een warmtenet). Wordt: Het model kan bijvoorbeeld aangeven welke mogelijke ruimtelijke conflicten er zijn tussen opgaven (zoals kabels of leidingen, boomwortels, ondergrondse afvalcontainers, erfgoed) of de meest optimale locatie berekenen van ondergrondse functies (bijvoorbeeld de route van een warmtenet). Het model geeft een zo goed mogelijke weergave van de

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
			ondergrondse situatie maar geeft geen 100% garantie op de werkelijke situatie. Initiatiefnemers zijn altijd zelf verantwoordelijk voor wettelijke eisen ten aanzien van bodemonderzoek of inwinnen van informatie over de ondergrond.
H5	Deze ambitie richt zich vooral op de bescherming, de instandhouding en het herstel van de 'levende of vitale bodem' en op het voorkomen van negatieve effecten op het natuurlijke systeem en de gezondheid van mens, plant en dier. Deze ambitie zou ook op de cultuurhistorie betrekking moeten hebben als onderdeel van die 'levende of vitale bodem'. Het gaat dan niet alleen om de in de nota aangestipte archeologische waarden. Veel cultuurhistorisch erfgoed boven de grond heeft zijn fundament in en onder de grond. Dat zijn niet alleen stenen funderingen. Houten palen kunnen worden aangetast door verlaging van de grondwaterstand ten gevolge van peilbeleid en -beheer of klimatologische verdroging. Veel erfgoed van organisch materiaal is juist in onze contreien bewaard gebleven omdat het door het grondwater van de buitenlucht bleef afgesloten. Voorkomen dient te worden dat dat verborgen bodemarchief door ontwatering en verdroging verloren gaat. Monumentaal groen, bomen, laanbeplanting, landgoederen, leeft van de ondergrond en is kwetsbaar door verdroging of juist vernatting. Historische waterlopen en kavelpatronen (zichtbaar en niet meer zichtbaar) zijn een deel van de ondergrond. De cultuurhistorische waarden dienen gezien te worden als een intrinsieke kwaliteit en eigenschap van de bodem en te worden verwoord in de doelstellingen 2.1, 2.2 en 2.3. Oud-Utrecht beveelt aan de cultuurhistorische waarden expliciet te benoemen als eigenschap van bodem en	Eens dat de bodem een intrinsieke waarde heeft, zowel in natuurlijke als cultuurhistorische/landschappelijke zin. De waarden van de ondergrond hebben we beschreven als eerste paragraaf in hoofdstuk A2 (Doelstellingen). De bescherming van ons erfgoed en archeologische waarden is vastgelegd in de Erfgoednota (2021) en op de archeologische waardenkaart bij het omgevingsplan. Bij 2.2 voegen we 'waarden' toe aan de doelstelling. Hiermee doelen we op de waarden in de brede zin, zoals beschreven in de beleidsnota. Dat zijn cultuurhistorische waarden, maar ook bijvoorbeeld de waarde van de bodem voor gebruik. Ook scherpen we de toelichting aan.	p. 32, (en op p. 11, p. 43 en p. 53) Is: Doelstelling 2.2; De (beoogde) inrichting en de eigenschappen van de bodem en ondergrond op elkaar afstemmen. Wordt: Doelstelling 2.2; De (beoogde) inrichting, eigenschappen en waarden van de bodem en ondergrond op elkaar afstemmen. p. 32 Is: We stemmen het gebruik van bodem en ondergrond af op (behoud van) de kwaliteiten van de ondergrond, Wordt: We stemmen het gebruik van bodem en ondergrond af op (behoud van) de kwaliteiten en waarden van de ondergrond (zie p. 9). p. 32 Is: … om gebruik te maken van bodemenergie of het rekening houden met archeologie en cultuurhistorische waarden.

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	ondergrond, de inrichting van de ruimte mede op die eigenschap af te stemmen en ook omwille van die eigenschap ingrepen en graven in de ondergrond tot een minimum te beperken. Al deze waarden zijn niet alleen kwetsbaar en verdienen om die reden bescherming, ze zijn ook te benutten voor herstel van natuurlijke waarden, voor het behoud van natuurlijke en cultuurhistorische biotopen, voor opslag van CO2 en vermindering van uitstoot, voor verbetering van de waterberging en waterkwaliteit en voor een duurzame en aantrekkelijke ruimtelijke inrichting van bestaande en nieuwe woon- en verblijfsgebieden.		Wordt: om gebruik te maken van bodemenergie of het rekening houden met archeologische, cultuurhistorische en landschappelijke waarden.
H6	Het voorbeeld Rijnenburg laat zien hoe belangrijk de integrale benadering en afweging van de ondergrond in de ruimtelijke ontwikkeling is. De insteek vanuit water en wateroverlast laat de verstedelijking landen op de hoger gelegen oude stroomrug. Dat is volledig in lijn met de cultuurhistorie. De generaties vóór ons hebben gedurende eeuwen steeds die keuze gemaakt. Zij bieden daarmee een inspiratiebron voor deze tijd, maar hebben de stroomrug ook tot het gebied gemaakt waar de kans op aantasting van cultuurhistorisch erfgoed het grootst is. Een dilemma dat vraagt om een helder en gedragen afwegingskader. Oud-Utrecht beveelt aan in de beleidsnota niet alleen in te gaan op behoud en bescherming van (onder andere) de cultuurhistorische waarden, maar ook op het potentieel van de benutting van deze waarden voor natuur, landschap, klimaat en een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving.	De casus Rijnenburg zien we inderdaad als goed voorbeeld. Zie aanpassing doelstelling 2.2 n.a.v. reactie H5.	
H7	Bij Ambitie 3: ‘Gebruik van de ondergrondse ruimte ordenen voor het gezamenlijk realiseren van de opgaven van de stad’ Deze ambitie impliceert afwegingen en keuzes maken. De vraag is dan hoe die afweging gemaakt gaat worden en op basis van welke criteria. De ambitie en de doelstellingen	We passen de tekst van het afwegingskader aan. De aanbeveling voor de ontwikkeling van het afwegingskader nemen we ter harte als	p. 44 Is: 2. Integrale afweging Afweging ten aanzien van gebruik van of functies in de ondergrond worden altijd integraal gedaan, d.w.z. afgewogen tussen

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	lijken vooral een technische en infrastructurele insteek te hebben, maar het moet om meer gaan. De beleidsnota geeft een aanzet tot dat afwegingskader. Daaraan zouden ook de cultuurhistorische waarden als apart punt moeten worden toegevoegd. Juist bij conflicten tussen de opgaven (punt 10.) komt het erop aan hoe, met wie en op welke gronden die afweging wordt gemaakt. Achter kabels en leidingen zitten grote financiële belangen en machtige partijen die veel gewicht in de schaal kunnen leggen en hun positie kunnen uitspelen. Cultuurhistorisch erfgoed heeft die positie niet. Wij pleiten ervoor duidelijke criteria voor deze waarden te ontwikkelen, bijvoorbeeld m.b.t. vervangbaarheid, uniciteit en verplaatsbaarheid. Mogelijk zijn er ook methoden om deze waarden te valideren. Oud-Utrecht beveelt aan in de uitwerking van het afwegingskader duidelijke criteria te ontwikkelen waarmee cultuurhistorische waarden op een transparante wijze kunnen worden afgewogen tegen andere belangen.	we het kader “uitgangspunten voor afweging” verder gaan ontwikkelen.	verschillende mogelijke opgaven die van de ondergrond gebruik willen maken en mogelijke toekomstige benutting. Wordt: 2. Integrale afweging Afweging van gebruik van de ondergrond wordt altijd integraal gedaan, dat wil zeggen: afweging tussen benutting en bescherming van ondergrondse waarden, tussen opgaven en tussen huidig en toekomstig gebruik.
H8	In het verlengde van onze aanbevelingen voor de ambities en doelstellingen en het afwegingskader speelt ook dat voor alle betrokkenen duidelijk moet zijn wie over de ondergrond gaat: wie heeft de zeggenschap over en het eigendom van de ondergrondse ruimte, zowel publiekrechtelijk als privaatrechtelijk. De gemeente is niet de enige partij die over de ondergrond gaat. Er zijn ook eigenaren, concessiehouders, waterschappen, provincie en rijk. Het zou goed zijn de beleidsnota daarop nog aan te vullen. Oud-Utrecht beveelt aan mede in aansluiting op aanbeveling 2. duidelijk te maken hoe de zeggenschap en het eigendom in de ondergrond geregeld is, zowel in publiekrechtelijke als privaatrechtelijke zin, en welke partijen daarin welke positie en rol innemen.	In de Omgevingswet met de daarbij behorende besluiten worden de taken en bevoegdheden van overheidslichamen belegd. Art. 2.1 lid 1 Ow schrijft voor dat de taken en bevoegdheden op grond van de Omgevingswet uitgeoefend worden met het oog op de doelen van die wet, zie art. 1.3 Ow, tenzij daarvoor specifieke wetgeving bestaat (zoals de Energiewet, Drinkwaterwet, Telecommunicatiewet en de Wet collectieve warmtevoorziening). Het eigendomsrecht wordt niet beheerst door het omgevingsrecht maar wordt als zakelijk recht beheerst door het privaatrecht. Zakelijke rechten zijn opgenomen in het Burgerlijk Wetboek.	Kader ‘Juridische context’ toegevoegd in hoofdstuk B.1: De Omgevingswet (Ow) is gericht op een integrale benadering van de fysieke leefomgeving. Art. 2.1 lid 1 Ow schrijft voor dat de taken en bevoegdheden op grond van de Omgevingswet uitgeoefend worden met het oog op de doelen van die wet, zie art. 1.3 Ow, tenzij daarvoor specifieke wetgeving bestaat (zoals de Energiewet, Drinkwaterwet, Telecommunicatiewet en de Wet collectieve warmtevoorziening). Deze Beleidsnota Ondergrond 2025-2035 maakt onderdeel uit van de Omgevingsvisie Utrecht, waarin rekening

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
		De verdeling van bevoegdheden is in de Beleidsnota Ondergrond op hoofdlijnen beschreven in hoofdstuk B.1 (Kaders). De verdeling tussen publiek en privaat hangt af van o.a. het onderwerp, diepte en beschikbare regelgeving. Ter illustratie verwijzen we u naar de StraaDkrant, pagina 9 (210115_de-straaDkrant_5_def_low-res_spread.pdf). We voegen kader en een bijlage toe.	wordt gehouden met de doorwerking van de milieubeginselen zoals bepaald is in artikel 3.3 Ow. Het betreft het voorzorgsbeginsel, het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden en het beginsel dat de vervuiler betaalt. Het eigendomsrecht wordt niet beheerst door het omgevingsrecht maar wordt als zakelijk recht beheerst door het privaatrecht. Zakelijke rechten zijn opgenomen in het Burgerlijk Wetboek. De Beleidsnota Ondergrond schetst de strategische beleidskaders voor de ondergrond binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Utrecht. De juridische context is nader toegelicht in Bijlage D2. [Bijlage D2 toegevoegd.]
I1	De nota geeft goed weer welke belangen er allemaal spelen in de ondergrond. Ons inziens wordt echter onvoldoende smart aangegeven hoe en door wie er knopen doorgehakt worden wanneer verschillende belangen elkaar in de weg zitten. Is dit juridisch goed ingekaderd?	In verschillende wetten is omschreven welke taken en bevoegdheden de verschillende overheden of netbeheerders hebben (o.a. Omgevingswet; Energiewet, Drinkwaterwet, Telecommunicatiewet, en de Wet collectieve Warmte). De Beleidsnota Ondergrond geeft aan dat – binnen de wettelijke kaders – de regie op de bescherming, benutten, beheren en beter maken van de ondergrond uitgewerkt wordt. De gemeente neemt nadrukkelijk meer regie op de ondergrond door intern de processen en organisatie aan te scherpen, en extern afspraken te maken en samenwerking vorm te geven met medeoverheden en netbeheerders. De	

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
		wijze waarop dit gebeurt wordt nog uitgewerkt en is daarom nog niet ‘smart’ (zie p. 42). Binnen de door de wet gegeven verantwoordelijkheid hakt de gemeente (college en raad) knopen door als verschillende belangen elkaar in de weg zitten. Voor de juridische context: De beleidsnota ondergrond 2025-2035 schetst de strategische beleidskaders voor de ondergrond binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Utrecht. Deze beleidsnota maakt onderdeel uit van de Omgevingsvisie Utrecht. De Omgevingsvisie Utrecht is een omgevingsvisie zoals bedoeld in de Omgevingswet (hierna Ow). Hier is al het gemeentelijke beleid over de fysieke leefomgeving in opgenomen. In deze beleidsnota wordt op basis van de Omgevingswet, artikel 3.2, mede voor de uitoefening van de taken en bevoegdheden, bedoeld in artikel 2.1 lid 1 Ow een beschrijving van hoofdlijnen van de kwaliteit gegeven voor de ondergrond als onderdeel van de fysieke leefomgeving, bevat de beleidsnota de hoofdlijnen voor de voorgenomen ontwikkeling, het gebruik, het beheer, de bescherming en het behoud van de ondergrond en zijn in deze beleidsnota de hoofdzaken van het voor de ondergrond te voeren integrale beleid opgenomen.	
I2	Hoe worden de verschillende waarden financieel gewaardeerd?	Naar we aannemen refereert u naar de ‘waarden’ op p. 8. De waarden worden niet instrumenteel in financiële termen gewaardeerd. Zij geven het belang aan van	

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
		de ondergrond voor onze stad. De waarden moeten we koesteren om een fijne leefomgeving te hebben en onze stad verder op bouwen.	
I3	Volgens de nota zouden “De huidige en toekomstige tracés of locaties van de ondergrondse hoofdinfrastructuur prioriteit hebben ten opzichte van andere opgaven”. Dit is in tegenspraak met wat we in het verleden hebben afgesproken; nl dat kabels en leidingen niet meer door groengebieden aangelegd worden. Dit veroorzaakte bij herstel of vervanging dikwijls grote schade aan met name boomwortels. Terecht wordt gesteld dat ten behoeve van het bodemleven de bodem zo weinig mogelijk geroerd moet worden. Even belangrijk is het om inklinking van de bodem door zware belasting op de bodem te voorkomen. Met name gaat het hierbij om het rijden met zware voertuigen over groengebieden en het gebruik van groenstroken als opslag van (bouw)materialen en containers en op kleinere schaal het rijden of parkeren over boomspiegels.	De Beleidsnota Ondergrond beoogt enerzijds (vitale) bodem te beschermen (ambitie 2) en anderzijds de ondergrond beter te ordenen (ambitie 3), en dit ook uit te werken in het Omgevingsplan. Dit is tot op heden nog niet het geval. Zie ook bij reactie B2.	Zie aanpassing bij B2.
I4	Steeds meer worden “duurzame” oeverbeschoeiingen, die langdurig meegaan, ingezet ter vervanging van bestaande kaden. Deze kaden bestaan veelal uit stalen damwanden, die uitwisseling van water met de naastliggende grond verhinderen en kan tot ongewenste veranderingen in de grondwaterhuishouding leiden. Deze overweging moet meegenomen in de beslissing over de aard van de beschoeiingen.	Het heeft onze voorkeur om geen oeverconstructie toe te passen. Als die toch nodig is dan richten we die zo natuurvriendelijk mogelijk in. Indien sprake is van bebouwing of bomen direct aan de waterkant nemen we de gevolgen voor de grondwaterstand daarin mee. Geen aanpassing van de tekst.	
I5	Pag. 9 onderdeel B De ondergrond is de basis voor leven in een gezonde stad Als bodem als spons moet werken is humusrijke grond belangrijk. Zand voert water juist snel af. Keuze van grond is dus belangrijk voor waterhuishouding. Het is belangrijk om wortelpakketten van bomen ondergronds met elkaar te verbinden om onderlinge uitwisseling/ communicatie en samenvoegen bodemleven mogelijk te maken.	We streven ernaar om elke boom een goede groeiplaats mee te geven. Sponswerking is inderdaad belangrijk, zie reactie bij B5.	Zie aanpassing bij B5.

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
J1	Complimenten voor het mooie beeldende rapport. Graag wijs ik jullie op het de open oproep 'Bouwen vanuit de Bodem' van het Stimuleringsfonds Creatieve Industrie. Een grote groep ontwerpers heeft 2 jaar nagedacht hoe de bodem te betrekken bij ruimtelijk ontwerp. Een aanrader om extra concrete voorbeelden te vinden en toe te passen, ook voor dit rapport.	Dank u wel voor de complimenten en de suggestie.	
K1	In uw beleidsnota ondergrond wordt vaak gesproken van de ambitie om meer bomen te planten, de bomen ruimte te geven tov kabels en leidingen en om maatwerk te leveren bij het zoeken naar (technische) groeiplaatsoplossingen. Dat is allemaal zeer lovenswaardig. Voor het planten van bomen die groot en oud (bv >50 jaar) kunnen worden is veel ondergrondse ruimte nodig. Daarom is er een ambitie nodig om veel kubieke meters ondergrondse groeiruimte per boom te reserveren van een voldoende bodemkwaliteit. Wellicht door ook minimale eisen te stellen in aantallen kuubs per boom van de 1e, 2e danwel 3e grootte-orde. Pas dan kunnen we volwassen bomen krijgen met gunstige kwaliteiten wat op langere termijn gunstiger is dan alleen veel bomen planten van een lage kwaliteit (klein en korte omlooptijd).	Een goede groeiplaats is inderdaad belangrijk om bomen goed te laten groeien en oud te laten worden. Daarom gebruiken we binnen de gemeente de Boommonitor van het Norminstituut Bomen om goede groeiplaatsen te ontwerpen. Dit is vastgelegd in ons Handboek Openbare Ruimte. Met doelstelling 2.3 (Ondiepe ondergrond: in vitale bodem in de hoofdgroenstructuur ingrepen/ graven in de ondergrond tot een minimum beperken en de bodemkwaliteit waar mogelijk verbeteren.) streven we ernaar om vitale bodem (incl. groeiplaatsen voor bomen) te behouden.	
K2	Een tweede punt dat ik mis de ambitie om de huidige bomen en hun groeiplaatsen beter te beschermen tijdens en na werkzaamheden. Te vaak zie ik nog dat aannemers in Utrecht hun zware materieel tijdelijk op de groeiplaatsen van bomen neerzetten met alle bodemverdichting en vervolgconsequenties. Hier mag de gemeente als boomeigenaar meer op controleren en tegen ageren om achteruitgang van onze bomen te voorkomen.	Klopt, dit heeft onze aandacht. Wanneer een initiatiefnemer werkzaamheden wil uitvoeren aan kabels en leidingen rondom (de kwetsbare zone van) bomen, dan moet de initiatiefnemer op grond van de Verordening Kabels, Leidingen en Boomwortels een Werkplan Bomen opstellen waarin beschreven is hoe de boom beschermd wordt tijdens de werkzaamheden. Voor andere activiteiten is dit nog niet zo. We werken dit uit n.a.v.	p. 43 Is: 1. Vastleggen in het Omgevingsplan waar vitale bodem in de hoofdgroenstructuur prioriteit heeft en hoe om te gaan met conflicten…. Wordt: 1. Vastleggen in het Omgevingsplan waar vitale bodem in de hoofdgroenstructuur prioriteit heeft, hoe groeiplaatsen van

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
		doelstelling 2.3 (zie uitwerking op p. 42) > tekst passen we aan.	bomen (tijdens werkzaamheden) te beschermen en hoe om te gaan met conflicten…..
L1	Heel goed dat er nu een beleidsnota ligt waarin boven- en onderruimte van de stad integraal worden benaderd. Bravo!	Dank u wel voor het compliment.	
L2	Graag zie ik meer aandacht voor de noodzakelijke aanpassing van werkprocessen, ihb het minimaliseren van de mechanische belasting van het grondoppervlak bij graafwerkzaamheden, om de natuurlijke kwaliteit van de bodem te beschermen dan wel niet erger aan te tasten dan strikt noodzakelijk. Bij alle grondwerk en vooral in de buurt van bomen geldt dat de huidige manier van werken met groot materieel de bodem te zeer verdicht. Dit moet anders, beter. Dit dient als beleid formeel te worden vastgelegd.	Dit klopt en heeft onze aandacht. Zie antwoord bij K2.	
L3	In het verleden zijn plaatsen waar ooit een boom stond direct ingenomen door kabels. De gemeente dient ernaar te streven om die kabels waar mogelijk zo te verleggen dat op de oude plek van de boom herplant kan plaats vinden; zeker wanneer de boom onderdeel is van een rij bomen of een structuur. Maw: het gemeentelijk beleid dient ook gericht te zijn op herstel van de gevolgen van oud, verkeerd beleid of van juist het ontbreken van beleid. Het gaan bundelen van niet alleen nieuwe, maar ook bestaande kabels op gepaste afstand van bomen biedt daarvoor kansen.	Op dit moment vormen kabels en leidingen inderdaad vaak een obstakel om bomen te planten (zie kader op p. 37). We onderzoeken wat er mogelijk is t.a.v. het combineren van bomen en kabels of leidingen. Met doelstelling 3.2 geven we aan dat we ‘natuurlijke momenten’, als er grootschalige werkzaamheden worden uitgevoerd, willen aangrijpen om de ondergrond te (her)ordenen.	
M1	Ik heb de Beleidsnota met belangstelling gelezen en kan me er goed in vinden. Het is belangrijk dat bovengrondse en ondergrondse ruimtelijke ontwikkelingen integraal worden benaderd, waarbij de voorwaarden voor een gezond en goed functionerend water- en bodemsysteem richtinggevend zijn voor de bovengrondse functies. Dat is	Dank u wel voor uw ondersteunende opmerking.	

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	een belangrijk signaal om af te geven, zeker nu het kabinet vooral bezig is met stappen terug te doen.		
M2	Wèl ontbreekt naar mijn gevoel in de titel 'Beleidsnota Ondergrond' het belangrijke beeld van 'de levende bodem'. Mijn verzoek is dan ook om de titel te wijzigen in "Beleidsnota Bodem en Ondergrond".	We herkennen de opmerking. De Beleidsnota Ondergrond gaat inderdaad over bodem en ondergrond. Zie reactie bij B1.	Zie aanpassing bij B1.
M3	Ook is er in mijn ogen nog wat meer concreetheid nodig om invulling te geven aan het centrale doel "Kader bieden voor regie op de kwaliteit en gebruik van de ruimte in de ondergrond".	Dat klopt. We hebben een aanzet gedaan voor stappen die nog nodig zijn om hier invulling geven, zie p. 41-42 van de Beleidsnota Ondergrond.	
M4	Pag. 9 – onderdeel B: "basis voor flora en fauna" klinkt wat technisch, net of planten en dieren niet ook gewoon 'leven' zijn, maar slechts ondergeschikt aan "menselijk leven". Ook mist hier een beetje de notie dat juist ook die combinatie van gezond en goed functionerend water en bodem de randvoorwaarden scheppen voor het leven – planten, dieren en mensen – en voor een gezonde stad. Het is wellicht verhelderend om het onderscheid te benoemen tussen bodem en ondergrond, met de sponswerking als belangrijke en kenmerkende eigenschap van de bodem. Daarom hoort ook het ondiepe bodemwater (bodemvocht) en het oppervlaktewater genoemd te worden. Deze zijn als basis voor de levende en gezonde stad essentieel, in combinatie met een hierop afgestemde waterhuishouding en (grondwater)peilbeheer. Een begrip dat hier zeker ook niet mag ontbreken is het begrip kwel, als tegenhanger van infiltratie evenzeer essentieel voor een goed functionerende gezonde bodem. Het is vreemd dat die term ook verder in de nota nergens voorkomt.	Klopt, de ondergrond is een complex natuurlijk systeem (bodem en water). We passen de tekst op p. 9 aan.	p. 9 Is: Een gezonde en goed functionerende bodem vormt de basis voor flora en fauna en schept voorwaarden voor menselijk leven. In de bodem en ondergrond vinden natuurlijke processen plaats die 'leven' mogelijk maken. Zo bevat de ondergrond mineralen en een voorraad grondwater die geschikt is als drinkwater en essentieel voor de groei van planten en dieren. Wordt: Een gezond en goed functionerend bodem- en watersysteem maakt 'leven' mogelijk. Zo bevat de ondergrond mineralen en een voorraad grondwater die essentieel is voor de groei van planten, dieren en mensen, en voor een gezonde stad.
M5	Pag. 11 – "ambitie 3.1: De huidige en toekomstige tracés of locaties van de ondergrondse hoofdinfrastructuur hebben prioriteit ten opzichte van andere opgaven." Dat klinkt logisch, maar de suggestie kan zijn dat dan minder inzet nodig is om de bodemkwaliteiten te beschermen en	De Beleidsnota Ondergrond beoogt enerzijds het beschermen van kwaliteiten en waarden (Ambitie 2) en anderzijds het ordenen van gebruik in de ondergrond (Ambitie 3).	

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	verbeteren. Dat zou een gemiste kans zijn, zeker met oog op de lange termijn. Wellicht is dat zo ook niet bedoeld, maar zou dat bevestigd kunnen worden?		
M6	Pag 13 kaart – Het is onduidelijk welke vier landschappen precies bedoeld worden met “stad te midden van vier landschappen”. Op de kaart staan er veel meer aangegeven, terwijl het Noorderpark ontbreekt.	Tekst en figuur komen uit de RSU, die is vastgesteld door de gemeenteraad.	
M7	Pag 16 – Hier wordt gemeld dat de gemeente geen adequaat instrumentarium heeft t.a.v. bijvoorbeeld kabels en leidingen en overdrachtstations. Betekent dit dat de ambities en doelen alleen o.b.v. vrijwilligheid gerealiseerd kunnen worden? Welke status hebben het 3D-ondergrondmodel en de samenwerkingsovereenkomsten met netwerkbeheerders? Zie ook mijn opmerking/vraag bij pag 37/42.	Op deze pagina wordt gerefereerd aan een aantal wetten op specifieke thema’s die beperkingen opleggen aan het integraal regie kunnen voeren op de bescherming en het gebruik van de ondergrond. Dit betekent dat de gemeente binnen het wettelijk kader afspraken kan maken met de desbetreffende netbeheerder en grenzen zijn waarbinnen de gemeente kan sturen. Wij – en andere gemeenten – willen graag meer ruimte hebben om te kunnen sturen. Dat is iets anders dan afhankelijk zijn van ‘vrijwilligheid’. Een af te sluiten samenwerkingsovereenkomst met netbeheerders helpt om rollen, verantwoordelijkheden en (wijze van) uitvoering van werkzaamheden af te spreken zodat niet bij elk project opnieuw afspraken gemaakt hoeven te worden. Het 3D-ondergrondmodel is een hulpmiddel bij het ontwerpen van projecten. Het heeft geen juridische status.	
M8	Pag. 34 – Hier wordt verwezen naar het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer voor handvatten om activiteiten die het (diepere) grondwater raken af te kunnen wegen. Wordt daarmee gedoeld op het hoofdrapport (29 april 2015)? En gaat het dan om 3.8 Maatregelenladder van Utrecht (pag. 27)? Of om 4.3 Basisprincipes voor het gebruik van de ondergrond (pag 30-31)? Of om de vele	Verwezen wordt inderdaad naar het bestaande Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer van 2015. Dit Gebiedsplan wordt op dit moment geactualiseerd. De kaders voor gebruik van het diepe grondwater worden daarin aangegeven. In het Gebiedsplan staan ook	

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	beginselen en ambities die verspreid in het rapport staan? In al deze gevallen blijft het nogal algemeen en kun je nog niet echt spreken van een handvat om activiteiten af te wegen. De vraag blijft dan ook: in welke situaties en onder welke voorwaarden zijn welk type activiteiten al dan niet toegestaan? Komt er een kaart die daarover duidelijkheid biedt, zo mogelijk per bodemlaag en met inzicht in de verschillende wijken? Of blijft het een kwestie van 'hangt ervan af' en 'we wegen het goed mee'?	handvatten voor afwegen van andere belangen. Zie reactie bij A3. Voorts wordt voorzien in de uitwerking van een afwegingskader na vaststelling van de Beleidsnota Ondergrond. Zie ook reactie bij F2.	
M9	Pag 35 en ook pag. 45 afwegingskader punt 3 – Hoe zit het met de particuliere rechten in de ondergrond? Waar stoppen die en waar begint het publiek/collectief eigendom cq het algemeen belang? Is er een helder onderscheid, ook juridisch gezien? En kan dit wat meer worden toegelicht?	Zie reactie bij H8.	
M10	Pag 36-37 (doelstelling 3.1) – Het is een goede zaak dat er ook meer aandacht is voor de ondergrondse ruimte die bomen nodig hebben om zich goed te kunnen ontwikkelen. Het bundelen van kabels en leidingen is alvast een uitstekend plan. Is inmiddels in beeld waar in Utrecht de grote knelpunten zitten en waar de kansrijke situaties zijn om de groeipotenties van bomen te verbeteren?	Bij het planten van nieuwe bomen bepalen we de grootte van de groeiplaats met behulp van de Boommonitor van het Norminstituut bomen. Alleen met een goede groeiplaats kunnen bomen goed en duurzaam groeien. Op veel plekken is er weinig ruimte voor goede groeiplaatsen. Er wordt gewerkt aan het in beeld brengen van kansrijke locaties voor bomen.	
M11	Pag 38/43 (doelstelling 3.2) – Is de samenwerking met nutspartijen over het (her)ordenen van kabels en leidingen in de ondergrond alleen mogelijk op vrijwillige basis? Of is het eventueel afdwingbaar? Is de gemeente dat ook van plan? Behalve het aangrijpen van natuurlijke momenten kan het ook wenselijk zijn om actief met planningen te schuiven. Dan is het voor de regievoering praktisch als men ook meerdere jaren vooruit op de hoogte is van elkaars planningen voor beheer en onderhoud. Doet iedereen dat ook?	Wat betreft planningen (programmering) is de gemeente actief bezig met 'werk met werk maken', dat wil zeggen dat planning van werkzaamheden zo veel mogelijk op elkaar afgestemd worden. Bijvoorbeeld: als een riool wordt vervangen, dan wordt een straat heringericht. Netbeheerders kunnen gedwongen worden om hun kabels of leidingen te verleggen, daarbij is de Nadeelcompensatieregeling van toepassing. Zie ook reactie bij M7.	

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
M12	Pag. 46 (C1 Voortgang en verantwoording) – Wat zijn op dit moment de landelijke inspanningen om te zorgen dat de waarden en kwaliteiten van de ondergrond goed worden beschermd, als integraal onderdeel van de ruimtelijke ordening? Is het terugschroeven van de landelijke ambities rond 'water en bodem sturend' nog van invloed op de inzet van de gemeente en de afstemming met waterschappen, provincie, RWS, drinkwaterbedrijven, nutsbedrijven e.d.? Kunnen wij vertrouwen dat de gemeente er alles aan doet om de ambities en doelen overeind te houden en tot uitvoering te brengen?	De gemeente Utrecht heeft in de RSU 2040 opgenomen nadrukkelijker regie te gaan voeren op de ondergrond. Een van de uitgangspunten daarbij is het zoeken naar een goede balans in het beschermen en benutten van de bodem en ondergrond. De beleidsnota Ondergrond is een nadere uitwerking van de RSU 2040. Hiermee bekrachtigt de gemeente Utrecht de doelen die opgenomen zijn in de RSU. Het voeren van regie op de boven- en ondergrond is niet mogelijk zonder goede afstemming met de betrokken stakeholders. Daarop heeft de aanpassing van de landelijke ambities rond water en bodem sturend geen significante invloed.	
M13	Pag 48 (C2 Indicator) – Mooi dat er een effectindicator is toegevoegd als maat voor het % ruimtelijke plannen waarin het doelmatig gebruik van de ondergrond expliciet wordt meegewogen. Mijn vraag is wel wat verstaan wordt onder 'doelmatig gebruik'. Want waar meet men dat aan af? Mijn voorstel is om nog een 2e indicator op te nemen, die meer de gerealiseerde effectiviteit monitort. Is dat mogelijk?	'Doelmatig gebruik van de ondergrond' heeft hier betrekking op het integraal meenemen van de ondergrond bij de afweging en ontwerp van ruimtelijke plannen waardoor rekening gehouden wordt met de verschillende opgaven van de stad, zoals energietransitie, klimaatadaptatie, verstedelijking, mobiliteit en vergroening. Indien rekening gehouden wordt met de verschillende opgaven dan vindt een bewuste keuze van gebruik van de ondergrond plaats. Het effect van de bewuste keuze is dat de verschillende opgaven (in de gekozen verhouding) ook daadwerkelijk een plek krijgen in de ruimtelijke plannen. Een tweede indicator is derhalve wat ons betreft niet nodig.	
M14	Pag. 52 (Financiën) – Alle 'bijdragen van derden' lijken te zijn toegeschreven aan het Rijk. Zijn er geen andere 'derden' waarvoor extra kosten zijn voorzien? En wat is de	Het klopt dat de 'bijdragen van derden' in deze beleidsnota betrekking hebben op bijdragen van het Rijk. Het betreft recent	

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
	kans dat het Rijk deze extra kosten niet (of niet allemaal) vergoedt? En daarnaast: Welke orde van grootte hebben de PM-posten?	toegekende specifieke doeluitkeringen (SPUK). Er is geen reden om te twijfelen aan de reeds toegekende Rijkssubsidies. In een specifiek project kunnen er ook kosten en bijdragen zijn van andere partijen zoals bijvoorbeeld netbeheerders. Deze kunnen niet in algemene termen in de beleidsnota begroot worden. De PM-posten zijn afhankelijk van een concreet project en niet vooraf in te schatten. Een project kan een herinrichting van een straat zijn of een gebiedsontwikkeling zoals Rijnenburg. Daarnaast hangen de kosten af van de situatie in de ondergrond die ook sterk per locatie kan verschillen.	
N1	Dear Sir/Madam, I am writing to share my thoughts on this policy. I read the policy document with great interest and strongly support many of the proposed actions in Utrecht, where I reside and work. As an Assistant Professor of Coupled Subsurface Processes at Utrecht University, I have dedicated my research to the use of the subsurface for geo-energy applications. I firmly believe that urban areas and the subsurface should be considered as an integral system when designing and/or renovating urban spaces. In particular, the extensive subsurface space has the potential to function as a massive thermal battery for the entire urban area, enhancing urban temperature resilience with carbon-neutral energy sources. Additionally, we have been developing research aimed at utilising medium-to-deep aquifers beneath urban areas for thermal energy production and storage, which could be connected to urban district heating systems. I fully support this policy document and look forward to the approval and implementation of the proposed actions. Best regards, Wenzhuo Assistant Professor of Coupled Subsurface Processes Utrecht University	Dank u voor uw ondersteunende opmerkingen. Thank you for your supportive comments.	

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
O1	Er mist een duidelijk smart geformuleerde toekomstvisie Ondergrond.	Het zou mooi zijn als we de doelen nu al helemaal smart zou kunnen maken. Die stip op de horizon is echter lastig smart te maken omdat nog lang niet alle toekomstige plannen waarbij de ondergrond betrokken is en waartussen de beoogde samenhang moet worden gezocht, bekend zijn. Ook is nog sprake van de nodige kennishiaten - waarmee we overigens al wel aan de slag zijn.	-
O2	Kun je ondergronds 'bouwwerken' (boomwortels, kabel en leidingen, gebouwen e.d.) economisch uitdrukken.	Een financiële afweging maken kan altijd, maar daarmee worden niet alle waarden, die bouwwerken of bomen hebben, meegeteld.	
O3	Pag. 9 onderdeel B De ondergrond is de basis voor **leven in** een gezonde stad	De ondergrond is de basis voor een gezonde stad, in de brede zin. Dus inclusief het leven in de stad.	-
O4	Bodem moet als spons werken. Dit kan in een bodem vol leven met humus, niet in droge zandgrond.	Klopt. Dit en meer details over dit onderwerp zijn in de Visie Klimaatadaptatie opgenomen (2022). Zie ook reactie bij B5 en B7.	
O5	Waterhuishouding (grondwaterpeil) van de ondergrond moet veiliggesteld worden.	Klopt. Dit is een onderdeel van de 'Visie Water en Riolering Utrecht (2022)'	
O6	Overloop/ overgang van oppervlaktewater naar land en dus de ondergrond moet mogelijk zijn.	Zie reactie bij O5.	
O7	Een inrichting (kabels en leidingen, bomen, vrije ruimte, erfgoed, opvangbekkens regenwater e.d) van de ondergrond naar verhouding veiligstellen. Referentiekader bepalen.	Klopt. Dat is wat we onder meer beogen met doelstelling 3.4 Infrastructurele netwerken inrichten volgens voorkeursprofielen (ondergrond en bovengrond). (Ambitie 3).	
O8	Alle partijen die gaan over de inrichting van de ondergrond moeten in een vroeg stadium integraal de verhoudingen van de ondergrond, ten opzichte van het referentiekader, afstemmen.	Dat is wat waar we mee aan de slag zijn. Maar de wens is om er een tandje bij te doen. De Beleidsnota Ondergrond gaat ons daarbij helpen: zie Ambitie 1, De ondergrond is integraal onderdeel van ruimtelijke keuzes.	

	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing in Beleidsnota
P1	1. De drie ambities van de nota spreken mij aan, vooral het punt dat je bovengrond en ondergrond in samenhang moet bekijken.	Dank u wel voor het compliment.	
P2	2. Het valt zeer te betreuren, al begrijp ik het wel, dat er vaak zo weinig ruimte overblijft om bomen te planten.	Het blijft inderdaad een puzzel om alle ambities een plek te geven. We verkennen hoe we bomen beter een plek kunnen geven.	
P3	3. M.b.t. het conflict tussen bomen (m.n. boomwortels) en andere functies (blz 37) het volgende. Zoveel mogelijk moet worden nagedacht over problemen in de toekomst: Bomen, en dus ook boomwortels, groeien en daardoor kunnen wortels en kabels / leidingen met elkaar in de knoop komen. Zoveel mogelijk kabels en leidingen bundelen in kabelgoten kan dit probleem wellicht beperken.	Klopt. Bundelen van kabels en leidingen in kabelgoten of met andere technieken is inderdaad ruimtebesparend. Zeker op drukke plekken zetten we in op bundeling.	
P4	4. Nog meer over bomen: Waar bomen worden geplant moet goede bomengrond worden gebruikt. Maar ook zeer belangrijk is dat de grond om het plantgat heen niet teveel verdicht wordt, want in verdichte grond kunnen boomwortels niet groeien. Bij verdichte grond gaan wortels na verloop van tijd een weg naar de oppervlakte zoeken, waardoor ze (bijvoorbeeld) bestrating omhoog gaan drukken.	Klopt, dit heeft onze aandacht. Zie reactie bij K2.	
P5	5. Soms kun je een boom betere condities geven door nabij een geplante boom enkele ondergrondse horizontale buizen te leggen in een naastliggende verharde grondlaag. Binnen die buizen komt dan niet verdichte grond; de wortels kunnen dan vanuit het plantgat daarin groeien. Zo kunnen wortels bijvoorbeeld vanaf een groenstrook in een tussenberm onder een fiets- of voetpad door naar een tuin groeien. Het probleem dat ik bij punt 4. heb genoemd wordt daardoor vermeden.	Dit is een zeer specifieke methode die niet wordt toegepast. We streven ernaar om elke boom een goede groeiplaats mee te geven rondom de wortelkluit (cf. Boommonitor van het Norminstituut Bomen).	

Ambtelijke wijzigingen

Pag.	**Ambtelijke opmerking**	**Aanpassing in Beleidsnota**
	Kleine correcties	Taalkundige en grammaticale fouten en verwijzingen zijn gecorrigeerd.
p. 6	Het leest alsof de RSU de omgevingsvisie is en niet de omgevingsvisie incl. de beleidsnota's waarvan deze beleidsnota onderdeel gaat uitmaken.	Is: Bij een mogelijke actualisatie van de Omgevingsvisie wordt … Wordt: Bij een mogelijke actualisatie van de RSU wordt …
p. 15	Aanscherping instrumentarium	Is: De Omgevingswet kent als instrumenten de Omgevingsvisie…… Wordt: De Omgevingswet kent een aantal (gemeentelijke) instrumenten waarmee regie gevoerd kan worden op de inrichting en het beheer van de openbare ruimte (boven- en ondergronds), namelijk de Omgevingsvisie, het (on)verplichte Programma, het Omgevingsplan en de Omgevingsvergunning. De provinciale regels staan in de provinciale Omgevingsverordening, en de waterschapsregels in de Waterschapsverordening.
p. 19	Relatie beleidsnota – thematisch beleid aanscherpen	Is: Op thematisch beleidsniveau beschikt de gemeente Utrecht in 2024 over verspreid beleid en uitvoeringsprogramma's die de ordening van functies in de ondergrond raken. De Beleidsnota Ondergrond bouwt hierop voort en biedt daarvoor een integraal kader: Wordt: Bij het opstellen van deze Beleidsnota Ondergrond, beschikt de gemeente Utrecht over thematisch beleid en uitvoeringsprogramma's die de ordening van functies in de ondergrond raken. Deze documenten zijn veelal opgesteld voor inwerkingtreding van de Omgevingswet. De Beleidsnota Ondergrond is een integraal en richtinggevend kader om de ondergrond te kunnen ordenen. Thematische beleidsnota's en uitvoeringsprogramma's blijven van toepassing.
p. 19	Aanscherping van de inhoud van de nota	Is: Visie Water en Riolering …….. met extreem weer. In de visie is ook de vervangingsopgave voor de riolering opgenomen waarin het beleid ten aanzien van de scheiding van hemel- en afvalwater is benoemd. Gekoppeld aan de Visie Water en Riolering is er een Programma Water en Riolering waarin elk jaar de voorgenomen activiteiten, kosten en financiering zijn opgenomen.

Pag.	**Ambtelijke opmerking**	**Aanpassing in Beleidsnota**
		Wordt: Visie Water en Riolering Utrecht (2022) zet in op een gezond, robuust en toekomstbestendig water- en rioleringssysteem voor iedereen, rekening houdend met o.a. het veranderende klimaat en structurele grondwateroverlast. In de visie is een voorkeursvolgorde voor verwerking van hemelwater opgenomen. Ook is de vervangingsopgave beschreven. Gekoppeld aan de Visie Water en Riolering is er een Programma Water en Riolering waarin elk jaar de voorgenomen activiteiten, kosten en financiering zijn opgenomen.
p. 19	Gemeentelijk beleid Bij Transitievisie Warmte ook bodemenergie en aardwarmte te benoemen, vanwege het gebruik van de (diepere) ondergrond	Is: Transitievisie Warmte deel 1 en 2 (2021) (….) benoemd. Wordt: Transitievisie Warmte deel 1 en 2 (2021) (…) benoemd. Ook worden bodemenergie en aardwarmte als opties benoemd.
p. 19	Omissie grondstoffennota	Toevoegen bij bestaand beleid: Grondstoffennota (2020) waarin een systeem van afvalinzameling met ondergrondse containers is opgenomen.
p. 20	Alinea aanscherpen	Is: De gemeente heeft enkele specifieke regels voor het gebruik van een deel van de ondergrond die in de toekomst onderdeel uitmaken van het Omgevingsplan. Zo is er voor de ondiepe ondergrond een Verordening Kabels, Leidingen en Boomwortels (2022) als sturingsinstrument, aangevuld met de Nadere Regel (Handboek) Kabels en Leidingen. Voor richtlijnen bij de inrichting van de openbare ruimte is er Handboek Openbare Ruimte. Verder bestaan er regels voor grondwerk ten aanzien van archeologische waarden in de archeologieverordening. Ook bestaan er Rijksregels voor bodemenergiesystemen: de gemeente is bevoegd gezag voor gesloten bodemenergiesystemen. De gemeente kent een Verordening Interferentiegebieden Bodemenergiesystemen gemeente Utrecht 2018. In deze verordening staan lokale regels ter voorkoming van interferentie tussen gesloten en tussen gesloten en open bodemenergiesystemen onderling of anderszins ter bevordering van een doelmatig gebruik van bodemenergie. In deze verordening zijn vijf interferentiegebieden aangewezen waar deze lokale regels gelden, te weten Beursgebied, Merwedekanaalzone, Cartesiusdriehoek en 2e Daalsedijk, Leeuwesteyn, en Papendorp/Groenewoud. Wordt: De gemeente heeft specifieke regels voor het gebruik van een deel van de ondergrond die in de toekomst onderdeel uitmaken van het Omgevingsplan. We noemen er enkele. Voor de ondiepe ondergrond is er een Verordening Kabels, Leidingen en Boomwortels (2022) als sturingsinstrument, aangevuld met de Nadere Regel (Handboek) Kabels en Leidingen. Voor richtlijnen bij de inrichting van de openbare ruimte is er

Pag.	**Ambtelijke opmerking**	**Aanpassing in Beleidsnota**
		Handboek Openbare Ruimte. Er zijn regels voor de inzameling van afvalwater en hemelwater, bijvoorbeeld voor de lozing van spoelwater van open WKO-systemen op de riolering. Verder bestaan er regels voor grondwerk ten aanzien van archeologische waarden in de archeologieverordening. De gemeente kent een Verordening Interferentiegebieden Bodemenergiesystemen gemeente Utrecht 2018 In deze verordening staan lokale regels ter voorkoming van interferentie tussen gesloten en tussen gesloten en open bodemenergiesystemen onderling of anderszins ter bevordering van een doelmatig gebruik van bodemenergie. In deze verordening zijn interferentiegebieden aangewezen waar deze lokale regels gelden.
p. 27	Hier staat heel stellig dat afwenteling van risico's en kosten wordt voorkomen. Ingrepen in de bodem reiken tot ver in de toekomst.	is: We voorkomen zo afwenteling… Wordt: Zo verminderen we de kans op afwenteling…
p. 28	Bij doelstelling 1.1 benoemen dat we in het UPG en UPOR (opvolgers UPP) vastleggen wat er in welke fase van het planproces moet zijn uitgewerkt. Nu blijft het heel onduidelijk hoe we gaan regelen dat de ondergrond wordt meegenomen.	Is: …….in samenhang met ontwikkelingen in de bovengrond. Deze organisatieontwikkeling is cruciaal ….. Wordt: … in samenhang met ontwikkelingen in de bovengrond. We leggen in de planprocessen (UPG/UPOR) vast hoe de ondergrond in de verschillende planfasen wordt meegenomen, in samenhang met het vraagstuk van stedelijke sturing. Deze organisatie- en procesontwikkeling is cruciaal …… (laatste zin alinea weggehaald)
p. 31	Niet compleet	Is: De Omgevingswet en het Besluit Activiteiten Leefomgeving (BAL) bieden het wettelijk kader... Wordt: De Omgevingswet en bijbehorende besluiten, waaronder het Besluit Activiteiten Leefomgeving (BAL), bieden het wettelijk kader...
p. 31	En waar mogelijk verbeteren ontbreekt	Is: … en natuurlijke bodems willen we zo mogelijk in stand houden. Wordt: …, natuurlijke bodems willen we zo mogelijk in stand houden en waar mogelijk verbeteren.

<table>
<tr><th>Pag.</th><th>Ambtelijke opmerking</th><th>Aanpassing in Beleidsnota</th></tr>
<tr><td>p. 39</td><td>Juridische borging moet uitgewerkt worden.</td><td>Is:
Bij omgevingsplanregels voor knooppunten van intensieve verstedelijking genoemd in de RSU wordt de mogelijkheid tot verplichte bundeling/verticale ordening of inpandige oplossingen voor infrastructurele netwerken en objecten opgenomen.

Wordt:
Voor knooppunten van intensieve verstedelijking genoemd in de RSU verkennen we de mogelijkheid om verplichte bundeling/verticale ordening of inpandige oplossingen voor infrastructurele netwerken en objecten op te nemen in het Omgevingsplan.</td></tr>
<tr><td>p. 43</td><td>Aangeven dat uitvoering van wettelijke taken in samenwerking met RUD gaat</td><td>Aanpassen bij 2.1.

Is:
1. Uitvoeren van wettelijke taken in het kader van bodembescherming en -sanering

Wordt:
1. 1. Uitvoeren van wettelijke taken in het kader van bodembescherming en -sanering in samenwerking met de RUD</td></tr>
<tr><td>p. 52</td><td>Financiën actualiseren</td><td>De bedragen in de tabel zijn aangepast cf. de hervormingsbezuinigingen:
er is 100 kEUR minder budget voor ‘1.1 Regie voeren op de ondergrond in het kader van doelmatig gebruik van de ondergrond’;
er is 100 kEUR minder dekking vanuit het Programma Aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed, doelstelling Leefomgeving en Ondergrond.
Zie aanpassing in de tabellen (de totalen zijn in lijn hiermee aangepast).

Is:
<table><tr><th>Totaal benodigd budget</th><th></th><th></th><th></th><th></th><th></th><th></th></tr><tr><td>1.1 Regie voeren op de ondergrond in het kader van doelmatig gebruik van de ondergrond</td><td>550</td><td>550</td><td>550</td><td>550</td><td>550</td><td>550</td></tr></table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>Pag.</th><th>Ambtelijke opmerking</th><th>Aanpassing in Beleidsnota</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>
<table>
<tr><th>Reeds in begroting gedekt</th><th></th><th></th><th></th><th></th><th></th><th></th></tr>
<tr><td>Programma Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed – doelstelling Leefomgeving en Ondergrond</td><td>1.150</td><td>1.150</td><td>1.150</td><td>1.150</td><td>1.150</td><td>1.150</td></tr>
</table>

Wordt:
<table>
<tr><th>Totaal benodigd budget</th><th></th><th></th><th></th><th></th><th></th><th></th></tr>
<tr><td>1.1 Regie voeren op de ondergrond in het kader van doelmatig gebruik van de ondergrond</td><td>450</td><td>450</td><td>450</td><td>450</td><td>450</td><td>450</td></tr>
</table>
<table>
<tr><th>Reeds in begroting gedekt</th><th></th><th></th><th></th><th></th><th></th><th></th></tr>
<tr><td>Programma Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed – doelstelling Leefomgeving en Ondergrond</td><td>1.050</td><td>1.050</td><td>1.050</td><td>1.050</td><td>1.050</td><td>1.050</td></tr>
</table>

Is:
De hervormingsbezuinigingen en eventuele consequenties voor het budget ondergrond vanaf 2026 zijn nog niet in bovenstaande tabel verwerkt omdat besluitvorming bij de voorjaarsnota 2025 zal plaatsvinden. Eventuele bezuinigingen op het voorgestelde budget in de beleidsnota leiden mogelijk tot beperkingen in mogelijkheden om regie op de ondergrond te kunnen voeren en innovatieve oplossingen te kunnen toepassen. Ook dan is de nota op delen nog steeds uitvoerbaar.

Wordt:
Deze alinea is verwijderd.
</td></tr>
</table>

Datum: 11 september 2025
Van: Jan Baijens en Anne Sasbrink, Partij voor de Dieren Utrecht
Aan: Commissie Mobiliteit Groen, Openbare Ruimte
Onderwerp: Voorgestelde toevoeging Beleidsnota Ondergrond 2025-2035

Er is steeds meer menselijke activiteit in de ondergrond. Hierdoor ontstaat schade aan het natuurlijke ecosysteem dat zich in de ondergrond bevindt. Door de aanleg van onder andere kabels, leidingen, riolering, en funderingen voor nieuwe bebouwing blijft er steeds minder ruimte over voor bodemleven. In de nota Ondergrond is op pagina 25 weergegeven hoe de menselijke activiteit door de jaren heen steeds meer ruimte inneemt. Dit roept de vraag op hoe we om willen gaan met de dieren die nu in de ondergrond leven en wonen. Wat Partij voor de Dieren betreft beperken we de schade die onze activiteiten toebrengen aan het ondergrondse ecosysteem. Dit kunnen we bereiken door de belangen van dieren mee te wegen in de integrale afweging en afstemming van boven en ondergrond die al in de nota beschreven staat. Wij stellen daarom voor om een extra doelstelling aan ambitie 2 toe te voegen:

“**We helpen dieren in de bodem en bij alle werkzaamheden in de ondergrond wordt het bodemleven beschermd en waar mogelijk versterkt**“

En stellen voor om de volgende activiteiten aan de doelstelling te verbinden (op blz 43 bij de uitwerking van de ambities):

1. Bij ingrijpende projecten in de bodem wordt eerst gekeken welke dieren aanwezig zijn en hoe deze beschermd kunnen worden
2. Bij werkzaamheden in de bodem wordt gekeken welke kansen voor verbeteren van het bodemleven benut kunnen worden
3. De gemeente werkt zelf gifvrij, neemt als voorwaarde in pacht- en huurcontracten van gemeentegrond op dat geen gif gebruik mag worden en gaat in gesprek met verkopers om verkoop en gebruik van gif zoveel mogelijk terug te dringen
4. Schade aan bodemleven door bemesting wordt beperkt op gemeentegrond

Zie onderstaande pagina die wij graag aan de nota Ondergrond willen toevoegen.

Met diervriendelijke groet,

Partij voor de Dieren fractie Utrecht

Doelstelling 2.5

We helpen dieren in de bodem. Het bodemleven draagt bij aan de gezondheid van bomen en planten en is cruciaal voor de balans van een ecosysteem als geheel. Daarom streven we naar zo min mogelijk verstoring. Bij alle werkzaamheden in de ondergrond wordt het bodemleven beschermd en waar mogelijk versterkt.

In de ondergrond is een heel ecosysteem te vinden. Er leven enorm veel verschillende dieren zoals mollen, duizendpoten, aaltjes, springstaarten, mijten, potwormen en regenwormen. Andere dieren zoals konijnen, dassen, wilde bijen en hommels wonen in holen in de bodem. Naast de waarde die deze dieren van zichzelf hebben dragen ze ook bij aan bodemkwaliteiten. Zo zorgen regenwormen ervoor dat grond meer water op kan nemen bij heftige regenbuien en ruimen insecten afvalstoffen op. Het leven in de ondergrond is nauw verbonden met het leven in de bovengrond: Bodemdieren zijn, samen met andere organismen zoals bacteriën en schimmels, belangrijk voor een gezonde groei van bomen en ander groen en dragen zo bij aan biodiversiteit en klimaatadaptatie.

We gaan bij activiteiten in de ondergrond vooraf risico's voor aantasting van bodemleven in kaart brengen. Deze risico's worden vermeden en kansen om het bodemleven beter te faciliteren worden benut. Aan vergunningen voor activiteiten in de ondergrond verbinden we bepalingen die verstoring van het bodemleven voorkomen.

Gifstoffen die op planten, in tuinen of velden gespoten worden zinken in de bodem waar deze voor lange tijd schadelijk blijven voor bodemdieren. We gaan erop toezien dat er zo min mogelijk gifstoffen in de bodem terecht komen. We werken zelf al gifvrij en gaan dit ook als voorwaarde stellen voor pacht- en huurcontracten, en gebruiken onze invloed om verkoop en gebruik van gifstoffen terug te dringen.

Overbemesting tast de bodemkwaliteit en grondwaterkwaliteit aan en is daardoor schadelijk voor bodemleven. We maken afspraken met pachters en beheerders om schade van bemesting tegen te gaan en staan in nieuwe overeenkomsten geen bemesting toe zodat het bodemleven kan herstellen.



Overzicht van verschillende bodemdieren en organismen

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	4867
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	25 september 2025
Agendapunt	9
Titel	Raadsbrief Voortgang Uitvoeringsprogramma Vervoersongelijkheid 2025
ID	5095
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Maatoug
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	**25 september 2025**
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	25 september 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	Niek Verlaan	**Datum**	10 juni 2025
E-mail	n.verlaan@utrecht.nl	**Kenmerk**	30572083
Type brief	Voortgangsbrief	**Onderwerp**	Voortgang Uitvoeringsprogramma Vervoersongelijkheid 2025
Bijlage(n)	2	**Beleidsveld**	Mobiliteit, Werk & Inkomen

Geachte leden van de raad,

In het Uitvoeringsprogramma Vervoersongelijkheid beschrijven we hoe we ongelijke toegang tot mobiliteit verkleinen zodat alle Utrechters voldoende mogelijkheden hebben om zich te verplaatsen. Vorig jaar informeerden wij u over de voortgang en gaven we aan u dit jaar te informeren over de gekozen prioriteiten. In deze brief informeren wij u over de resultaten van afgelopen jaar, de prioriteiten voor dit uitvoeringsprogramma en de vervolgstappen. In de bijlage vindt u een compleet overzicht van acties van het afgelopen jaar die bijdragen aan het verkleinen van vervoersongelijkheid.

Resultaten

Hieronder lichten we drie willekeurige resultaten uit van het afgelopen jaar. Een volledig overzicht van alle acties met impact op vervoersongelijkheid vindt u in de bijlage.

- In 2024 hebben we de **tegemoetkoming voor stijgende mobiliteitskosten** geïntroduceerd voor U-pashouders door het mobiliteitsbudget op de U-pas te verhogen. U-pashouders kunnen het mobiliteitsbudget op de U-pas gebruiken voor het betalen van de parkeervergunning, voor OV, maar ook voor andere U-pas doeleinden.
- Eind 2024 rondde de provincie Utrecht de **pilot gratis OV** in de daluren voor minima 66+ af. De evaluatie was positief en daarom geven we er een vervolg aan: de provincie Utrecht stelt vanaf het voorjaar 2025 voor minima een dalvoordeelabonnement beschikbaar. De gemeente Utrecht zorgt voor het contact met de doelgroep en brengt dit product onder de aandacht van (nieuwe) U-Pashouders. Samen met de provincie verkennen we de mogelijkheid om een abonnement aan te schaffen via het mobiliteitsbudget van de U-pas, waarmee U-pashouders in de daluren in de provincie Utrecht vrij kunnen reizen met de tram en bus.
- In 2024 gaven we **fietslessen** op 8 schoollocaties voor speciaal onderwijs. Tot eind 2024 bereikten we daarmee 181 kinderen in een kwetsbare positie.

Prioriteiten

Uit de inwonersenquête en gesprekken met partners en ervaringsdeskundigen kregen we veel informatie en signalen over hoe Utrechters diverse bestemmingen al dan niet kunnen bereiken. De middelen zijn beperkt en daarom moeten we prioriteren. Tot het einde van deze collegeperiode richten we ons op de volgende drie prioriteiten.

1. *Het verbeteren van de bereikbaarheid voor inwoners van de wijken Overvecht, Noordwest en Zuidwest.*

Inwoners van Overvecht, Zuidwest en Noordwest hebben meer moeite met het bereiken van de gevraagde bestemmingen (werk, onderwijs, supermarkt, ziekenhuis, huisarts) dan inwoners van andere wijken. Dit blijkt uit de Utrecht Monitor.

2. *Het verbeteren van de bereikbaarheid voor inwoners van Utrecht die (zeer) slecht kunnen leven van hun inkomen.*

Mensen die (zeer) slecht kunnen leven van hun inkomen, geven aan dat zij meer moeite hebben met het bereiken van de gevraagde bestemmingen (werk, onderwijs, supermarkt, ziekenhuis, huisarts) dan inwoners die beter kunnen leven van hun inkomen. Dit blijkt uit de Utrecht Monitor, gesprekken met de armoedecoalitie en ervaringsdeskundigen en onderzoek van het Panel Meetellen.

3. *Het verbeteren van de bereikbaarheid voor ouderen met beperkte vaardigheden.*

De kans op mobiliteitsproblemen neemt toe naarmate mensen ouder worden, door afnemende gezondheid en een toenemend gevoel van onveiligheid. Ook taalachterstand, verminderde digitale vaardigheden en migratieachtergrond kunnen een rol spelen. Door een combinatie van deze factoren is de kans op problemen met mobiliteit bij ouderen groter. De groep is erg divers en lang niet iedereen ervaart problemen. Vanuit het netwerk *Utrecht Omarmt* kregen we het signaal dat veel ouderen, met name met een niet-westerse migratieachtergrond, ernstige eenzaamheid ervaren als gevolg van problemen met bereikbaarheid. Stichting Sleutelpersonen en stichting Al Amal gaven aan dat veel ouderen met een niet-westerse migratieachtergrond de bestaande vervoersopties moeilijk weten te vinden wat hen ook beperkt in waar ze naartoe kunnen.

Begin 2025 hebben stichting Al Amal en het Panel Meetellen een onderzoek afgerond onder ouderen met een migratieachtergrond. Hieruit bleek onder andere dat de meerderheid van de respondenten niet overal kunnen komen waar ze willen komen. Kosten, reisafstand en de moeilijkheid van de reis zijn voornaamste redenen om ergens niet te kunnen komen. Het volledige rapport vindt u in de bijlage.

Vervolg

Ook dit jaar zetten we onze middelen in om bij te dragen aan een betere bereikbaarheid voor iedereen. We geven deze vorm van ongelijkheid een belangrijke plek in de afwegingen die we maken bij onze programmering van de investeringen. We blijven ons zo inspannen om drempels voor toegang tot vervoer zo veel mogelijk te voorkomen en weg te nemen.

Komend jaar willen we ook aan de slag met enkele nieuwe acties die invulling geven aan de genoemde prioriteiten:

- In samenwerking met Al Amal ouderen begeleiden zodat zij zelfstandig met het OV kunnen.
- Vrijwillige vervoersdiensten zoals Buurtmobiel uitbreiden naar in ieder geval Kanaleneiland.
- Onderzoeken wat een toegankelijke fysieke plek is waar bijvoorbeeld mensen met minder digitale vaardigheden informatie over kortingsproducten en andere vervoersopties kunnen vinden.
- Via het Wmo-loket testen onder welke voorwaarden de eigen fiets van mensen met een Wmo-indicatie omgebouwd kan worden tot driewieler of met zijwielen.

De financiering voor deze acties zijn als voorstel voor programmering opgenomen in het Meerjaren Programma Bereikbaarheid 2025 (MPB) als onderdeel van het MPR.

Volgend jaar informeren wij u opnieuw over de voortgang van het programma.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Rapportage nulmeting ’Vervoer voor Iedereen’

Periode: December 2024 – Januari 2025
Uitgevoerd door: Meetellen in Utrecht en Stichting Al Amal, in opdracht van de gemeente Utrecht (programma Vervoer voor Iedereen)

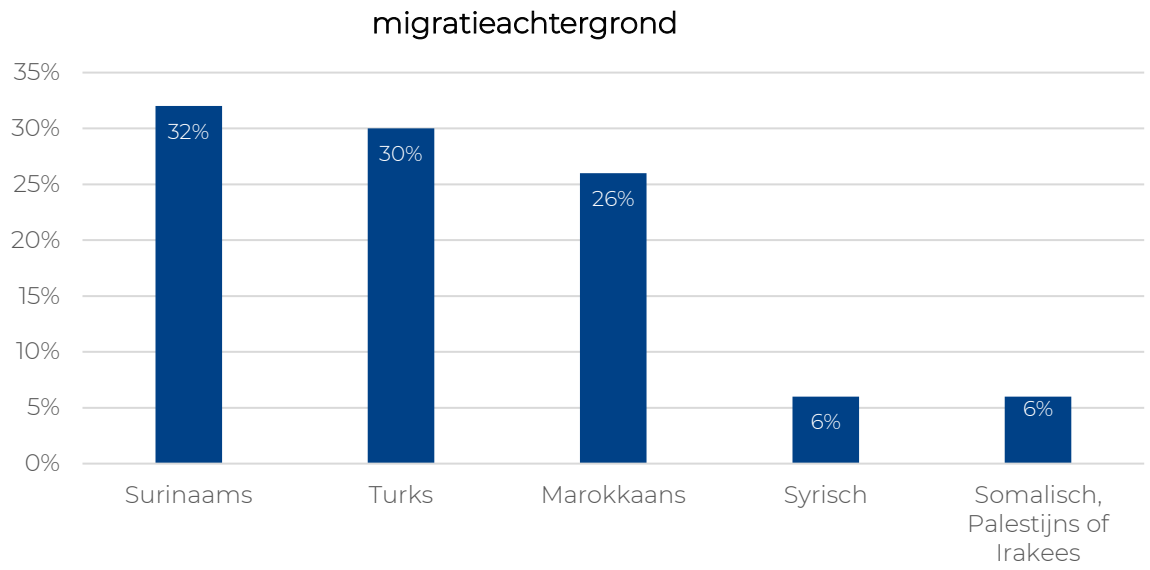
inleiding en leeswijzer

In het najaar van 2024 zijn Meetellen in Utrecht en Stichting Al Amal door de gemeente Utrecht gevraagd om een nulmeting uit te voeren onder migrantenouderen in het kader van het programma Vervoer voor Iedereen. Meetellen in Utrecht heeft in afstemming met de gemeente en Al Amal een vragenlijst opgesteld en Al Amal heeft deze afgenomen onder de doelgroep. De panelmedewerkers van Meetellen in Utrecht hebben de vragen daarna zorgvuldig ingevoerd waarna de gegevens geanalyseerd konden worden. De resultaten zijn tenslotte verwerkt in deze rapportage.

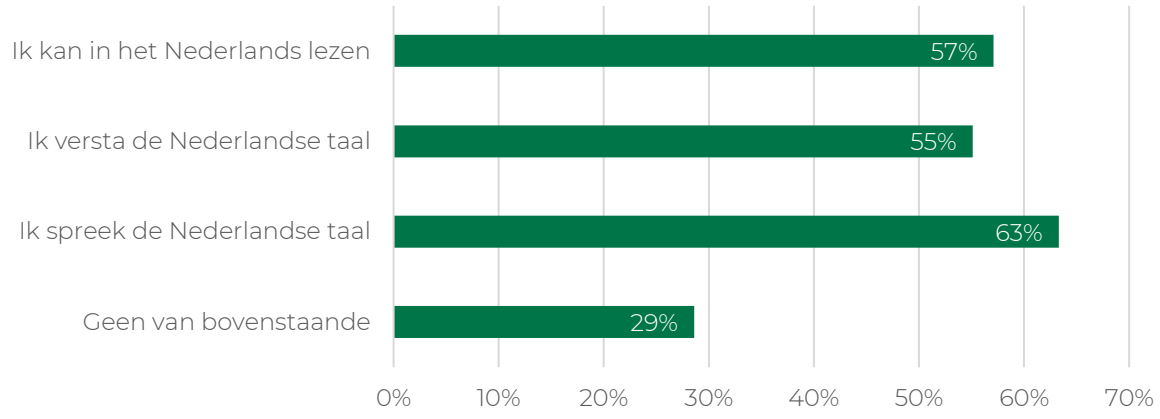
De rapportage bestaat uit vijf hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk leest u wie er hebben meegedaan aan deze nulmeting. Het tweede hoofdstuk beschrijft hoe de respondenten de bereikbaarheid van voorzieningen ervaren. In hoofdstuk drie staat welke vervoersmiddelen het meest worden gebruikt. In hoofdstuk vier wordt tenslotte beschreven of respondenten de vervoersregelingen kennen, gebruiken en ervaren. In hoofdstuk vijf sluiten we af met de belangrijkste conclusies.

H1. achtergrondkenmerken van de respondenten

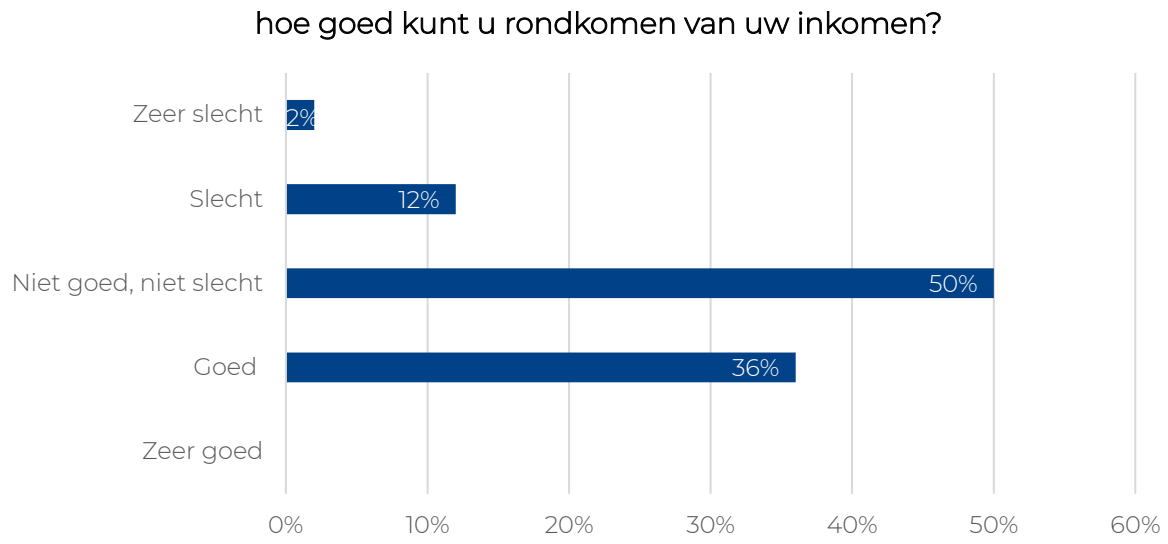
50 inwoners hebben meegedaan aan dit onderzoek. 88% van hen is vrouw. De gemiddelde leeftijd van de respondenten is 67 jaar.



De meeste respondenten hebben een Surinaamse, Turkse of Marokkaanse migratieachtergrond. Een klein deel heeft een Syrische, Somalische, Palestijnse of Irakese achtergrond. De respondenten van deze nulmeting zijn wat betreft afkomst een goede afspiegeling van de migrantenouderen in de stad Utrecht.



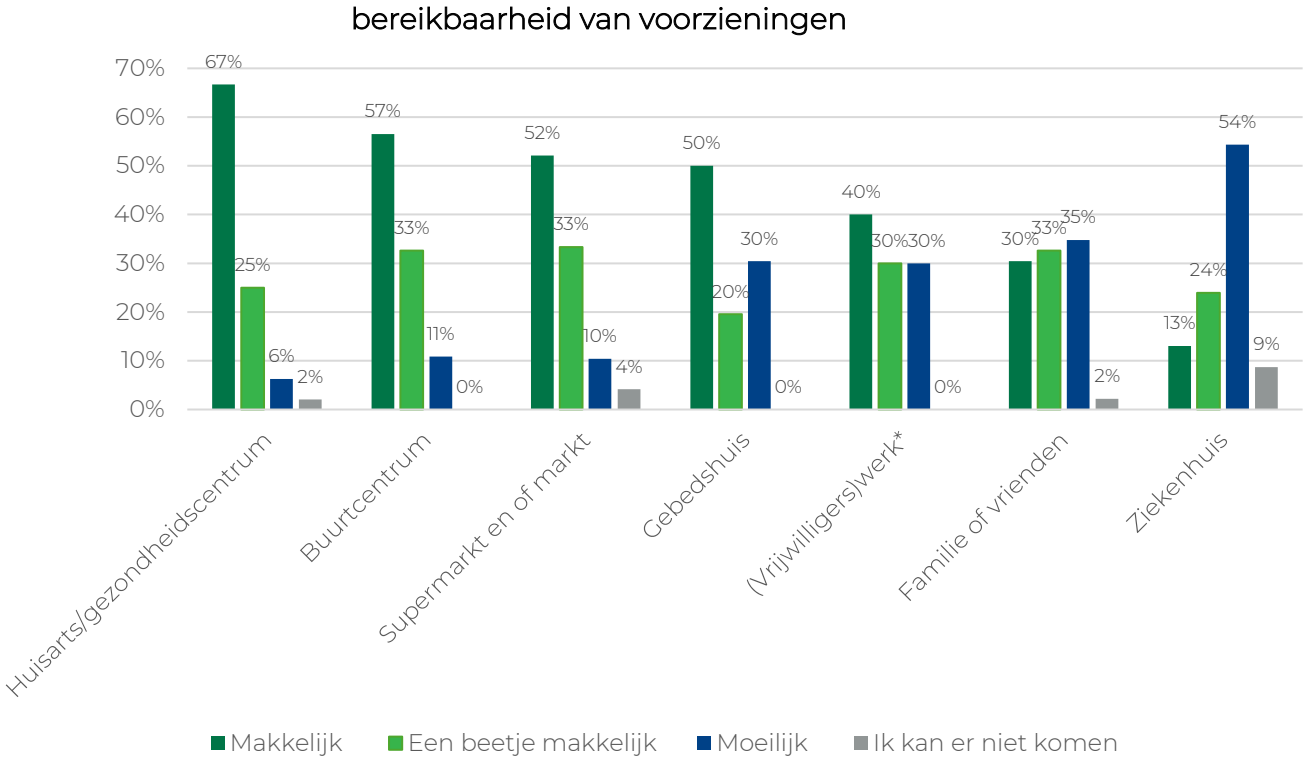
De meeste respondenten kunnen in het Nederlands lezen, spreken of horen. Toch is er ook een relatief grote groep die de Nederlandse taal op geen enkele manier beheerst. Bijna een derde van de respondenten heeft moeite om de Nederlandse taal te spreken, te lezen en te verstaan.



14% van de respondenten geeft aan slecht of zeer slecht te kunnen leven van hun inkomen. De helft van de respondenten geeft aan niet goed en niet slecht te kunnen rondkomen. 36% kan goed van hun inkomen rondkomen.

H2. bereikbaarheid van voorzieningen

De huisarts/het gezondheidscentrum is voor de meeste respondenten makkelijk te bereiken. Meer dan de helft van de respondenten geeft aan moeilijk bij het ziekenhuis te kunnen komen. 33% van de respondenten geeft aan dat vrienden en familie moeilijk te bereiken zijn.



** (Vrijwilligers) werk is maar voor 40% (20 respondenten) van toepassing.*

Aan alle respondenten is gevraagd of er plekken zijn waar ze niet kunnen komen, terwijl ze dit wel zouden willen. 33 van de 50 respondenten geeft aan dat dit het geval is. Een groot deel van de respondenten geeft aan dat het moeilijk is om gelegenheden buiten hun eigen wijk te bezoeken. Veel respondenten noemen familieleden in andere wijken of steden als plek waar ze niet kunnen komen, ook al zouden ze dat wel willen. Verder noemen ze het centrum van Utrecht, verschillende bijeenkomsten, het buurtteam, de sportclub en andere uitjes.

> *"Naar familie leden die in ander[e] wijk wonen. Het is voor mij zeer moeilijk, ik ben afhankelijk van mijn kinderen"*

> *"[De] vrouwen bijeenkomst wil ik [heen] gaan, maar [het] is voor mij moeilijk daar naartoe te gaan"*

Respondenten geven aan dat kosten, reisafstand en de moeilijkheid van de reis de voornaamste redenen zijn om niet op de plekken te kunnen komen waar ze wel zouden willen komen. Ook wordt het ontbreken van een rechtstreekste verbinding als reden gegeven. Zo is bijvoorbeeld de directe buslijn tussen Overvecht en Kanaleneiland komen te vervallen.

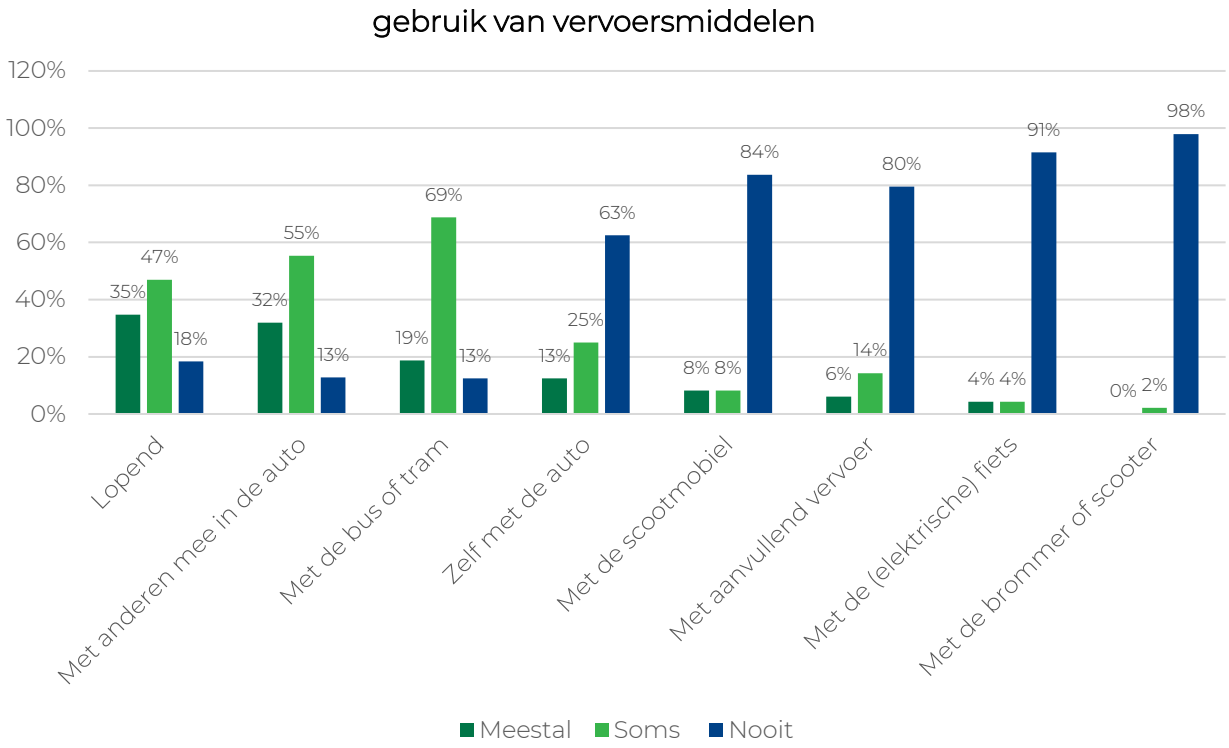
> *"Ik wil wel naar andere plekken in de stad maar het is voor mij moeilijk (de kosten en ik weet de weg niet)"*

> *"[...] Bij deze ouderengroep. [Er is] Geen directe verbinding"*

H3. verschillende manieren van vervoer

De respondenten hebben aangegeven welke vervoersmiddelen ze meestal, soms of nooit gebruiken. Ze geven aan vooral lopend, met anderen mee in de auto of met het openbaar vervoer te reizen. Van de (elektrische) fiets, de brommer of scooter wordt door meer dan 90% van de respondenten nooit gebruik gemaakt.

Inwoners die de Nederlandse taal niet spreken, verstaan of kunnen lezen verplaatsen zich voornamelijk lopend. Ze gebruiken andere vervoersmiddelen nauwelijks. Inwoners die niet goed kunnen rondkomen maken vaker gebruik van de scootmobiel of het openbaar vervoer. Inwoners die (zeer) goed kunnen rondkomen maken meer gebruik van hun eigen auto of aanvullend vervoer.



Bij de vervoersmiddelen die de respondent meestal gebruikt is gevraagd waarom de respondent voor deze vervoersmiddelen kiest. Veel respondenten geven aan dat ze voor een bepaald vervoersmiddel kiezen omdat dit vervoersmiddel makkelijk te gebruiken is.

> *"Dat [zelf met de auto] is makkelijk, met de bus moeilijk."*

De veiligheid, de kosten en de afstand naar het vervoersmiddel worden ook genoemd als redenen om wel voor een bepaald vervoersmiddel te kiezen. Ook ervaren respondenten dat ze soms genoodzaakt zijn om voor een bepaald vervoersmiddel te kiezen, omdat het gebruik van andere vervoersmiddelen niet mogelijk is.

> *"[De] bushalte [is] vlakbij mijn huis"*

> *"Ik ben genoodzaakt om te lopen omdat ik geen andere keus heb"*

Verschillende respondenten hebben aangegeven dat ze bepaalde vervoersmiddelen nooit gebruiken. Ook hierbij is aan de respondenten gevraagd waarom dit het geval is. De meeste respondenten noemen dat ze bepaalde vervoersmiddelen niet gebruiken omdat ze deze vervoersmiddelen niet hebben. Ook geven veel respondenten aan dat ze bepaalde vervoersmiddelen niet kunnen besturen.

> *"Omdat ik geen rijbewijs heb en ook niet kan fietsen [...]"*

Verder geven een aantal respondenten aan dat ze het gebruik van bepaalde vervoersmiddelen eng of gevaarlijk vinden. Een verre afstand of een ingewikkelde verbinding is ook een reden is om een vervoersmiddel nooit te gebruiken. Ook kan een deel van de respondenten door gezondheidsproblemen niet of moeilijk reizen met bepaalde vervoersmiddelen.

"Ik vind fietsen gevaarlijk."

"In en uitstappen gaat moeizaam en langzaam."

Respondenten ervaren dat het niet kunnen spreken, lezen of schrijven van de Nederlandse taal een reden is om bepaalde vervoersmiddelen niet te gebruiken.

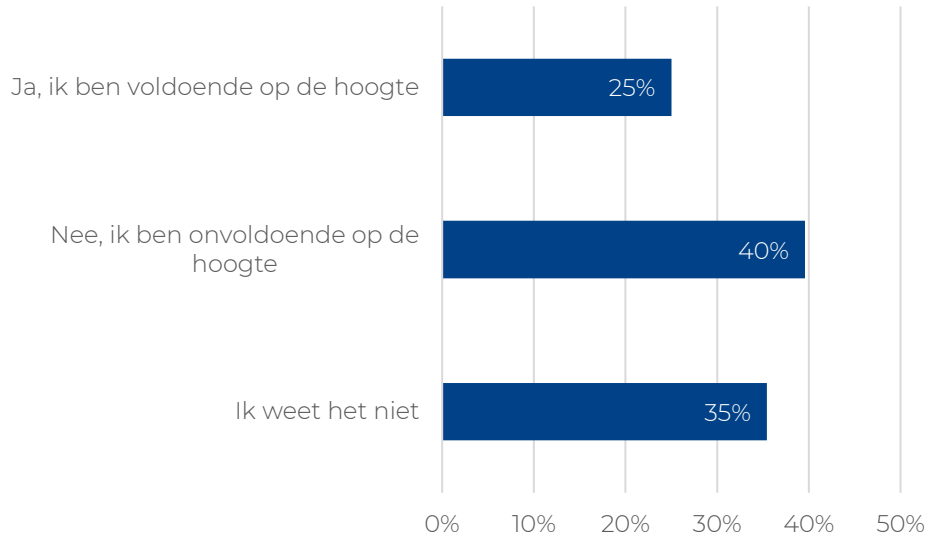
" Ik spreek geen Nederlandse taal dus ik kan niet de taxi bellen"

Andere redenen waarom respondenten nooit bepaalde vervoersmiddelen gebruiken zijn de kosten. Ze noemen dat bepaalde vervoersmiddelen te duur zijn om te gebruiken, en dat er daarom nooit gebruik van wordt gemaakt.

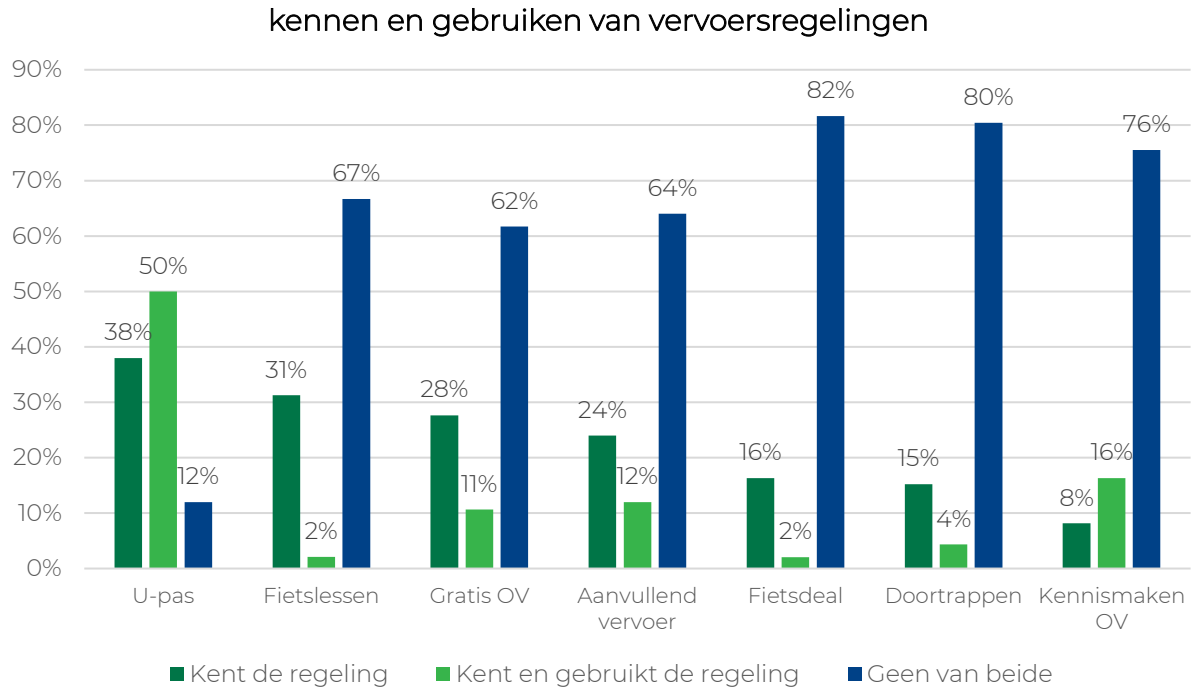
H4. vervoersregelingen

Een kwart van de respondenten geeft aan voldoende op de hoogte te zijn van de verschillende vervoersregelingen in Utrecht. Respondenten die de Nederlandse taal niet spreken, lezen of verstaan geven minder vaak aan op de hoogte te zijn van vervoersregelingen en geven vaker aan dat ze het niet weten. Dat geldt ook voor inwoners die minder goed kunnen rondkomen.

ben je voldoende op de hoogte van de vervoersregelingen in Utrecht?



Aan de respondenten is gevraagd of ze met de vervoersregelingen in Utrecht bekend zijn en of ze hier gebruik van maken. Van de U-pas wordt het meest gebruik gemaakt, de helft van de panelleden (kent en) gebruikt deze regeling. 38% kent de U-pas, maar gebruikt het (nog) niet. De andere vervoersregelingen zijn minder bekend en worden minder gebruikt. Zo rond de 20-30% van de respondenten kent de fietslessen, het gratis OV voor 66+ en de regelingen voor aanvullend vervoer.



Voor vrijwel alle vervoersregelingen geldt dat deze minder vaak bekend zijn en worden gebruikt door respondenten die de Nederlandse taal niet spreken, kunnen lezen of verstaan. De uitzondering is de U-pas, die is juist meer bekend en wordt even vaak gebruikt.

Als we kijken naar inwoners die minder goed kunnen rondkomen (niet goed, niet slecht, slecht en zeer slecht) zien we dat voor de meeste vervoersregelingen geldt dat ze deze vaker kennen en er ook vaker gebruik van maken dan inwoners die (zeer) goed kunnen rondkomen.

Aan respondenten die gebruik gemaakt hebben van een of meerdere vervoersregelingen hebben we gevraagd hoe hun ervaringen daarmee waren. De meeste reacties zijn positief. Respondenten gebruiken een regeling bijvoorbeeld om met openbaar vervoer naar locaties te gaan, om te sporten of naar zorgverleners te reizen. Respondenten zijn blij met de mogelijkheid die de U-pas biedt om het budget ook in te zetten voor openbaar vervoer, maar vinden budget te laag. Je kan van het totale budget (150,-) maar 75,- gebruiken voor openbaar vervoer.

“Ik wil U-pas voor OV gebruiken maar ik kan alleen €75 euro gebruiken”
“Ik vind het geld voor U-pas weinig”

34 van de 50 respondenten hebben gereageerd op de vraag of ze nog iets kwijt willen over het onderwerp vervoer. Meer dan de helft van de reacties gingen over het feit dat het gebruiken van openbaar vervoer te duur is en dat het goedkoper gemaakt zou moeten worden. Ook doen meerdere respondenten de oproep om openbaar vervoer gratis te maken voor alle 65-plussers en niet alleen te kijken naar inkomen. Sommige respondenten voelen zich namelijk uitgesloten van huidige regeling.

> *"Ja, ik vind dat niet alleen minima in aanmerking moet komen, maar iedereen! Alle burgers"*

> *"Het zou fijn zijn dat ouderen gratis vervoer krijgen"*

Andere respondenten geven mee dat er meer rekening gehouden moet worden met inwoners die niet goed kunnen lezen en schrijven.

> *"Graag rekening houden met mensen die niet kunnen lezen en schrijven"*

Respondenten geven ook verschillende andere ideeën en wensen mee. Zo noemen enkele respondenten dat er meer voorlichting en aandacht zou moeten komen voor de vervoersregelingen, omdat deze voor hen niet bekend waren. Anderen geven aan dat de parkeerkosten toenemen en dat dit hen belemmert om de deur uit te kunnen gaan. Ook geeft een respondent aan dat het niet altijd gemakkelijk voor ouderen is om in het openbaar vervoer in te stappen.

H5. conclusie

Een groot deel van de respondenten kan vrienden, familie of het ziekenhuis moeilijk te bereiken. De huisarts en het gezondheidscentrum zijn daarentegen wel vaak goed te bereiken. Verschillende respondenten kunnen op bepaalde plekken niet komen, terwijl ze dit wel graag zouden willen. Zo zouden ze graag verschillende bijeenkomsten, sportclubs en andere plekken in de stad willen bezoeken, maar kunnen ze deze plekken niet of moeilijk bereiken.

De respondenten reizen vooral te voet, met anderen mee in de auto of met het openbaar vervoer. Ze gebruiken de (elektrische) fiets, brommer of scooter nauwelijks. Het niet kunnen besturen, of het niet bezitten van een bepaald vervoersmiddel is de voornaamste reden om niet van het vervoersmiddel niet te gebruiken. Gemak in gebruik, kosten en de afstand naar het vervoersmiddel zijn belangrijke overwegingen om (niet) voor bepaalde vervoersmiddelen te kiezen.

Een kwart van de respondenten is voldoende op de hoogte van vervoersregelingen die er in Utrecht beschikbaar zijn. De verkeersregeling waar het meeste gebruik van wordt gemaakt is de U-pas, namelijk door de helft van de respondenten. Een groot deel van de respondenten is positief over de gebruikte vervoersregelingen. Zo geven ze aan dat ze door de specifieke vervoersregeling op een bepaalde plek kunnen komen, waar dat anders niet was gelukt.

Tenslotte geven respondenten aanbevelingen mee als het gaat over vervoer en mobiliteit. De meeste aanbevelingen die de respondenten geven gaan over het goedkoper/gratis maken van het openbaar vervoer, omdat het nu te duur is om te gebruiken.

Actielijst – bijlage bij raadsbrief update vervoersongelijkheid

Juni 2025

Hieronder beschrijven we per prioriteit welke acties we hebben uitgevoerd. Daarna volgen de acties die niet specifiek onder een van de prioriteiten passen.

Prioriteit 1: Het verbeteren van de bereikbaarheid voor inwoners van de wijken Overvecht, Noordwest en Zuidwest.

- Vanuit de gemeente nemen we sinds 2023 deel aan 'REALLOCATE', een Europees onderzoeksproject, samen met SportUtrecht en Veilig Verkeer Nederland. De pilot draait om het herinrichten van de openbare ruimte op schoolroutes en in schoolomgevingen. Dit doen we om verkeersveiligheid en de perceptie daarvan te verbeteren, en duurzame mobiliteit te stimuleren. We voeren deze pilot uit op een school in Kanaleneiland en in Overvecht. Afgelopen jaar hebben we met leerlingen hun schoolroutes en onveilige plekken in kaart gebracht. Het project loopt tot mei 2027.

Prioriteit 2: Het verbeteren van de bereikbaarheid voor inwoners van Utrecht die (zeer) slecht kunnen leven van hun inkomen.

- De fietsdeals zijn afgelopen jaar wederom doorgezet vanuit het uitgiftepunt in Overvecht met stabiele vraag. Hierover informeerden we de raad in mei 2025. Van januari 2024 tot en met december 2024 heeft UW 929 fietsdeals gerealiseerd. Per 1 maart 2025 is de uitvoer van de fietsdeals gegund aan de combinatie Cycle Hubs Utrecht, gevormd door BikeFlip, U-Stal en Innovam. Op 4 maart 2025 is een tweede uitgiftepunt geopend in Kanaleneiland.
- Zoals ieder jaar werden er weer fietslessen op scholen, in de wijken en bij vluchtelingenopvanglocaties gegeven. In schooljaar 2023-2024 bereikte SportUtrecht 3.112 basisschoolkinderen, 195 mensen via fietslessen in de wijk en 93 vluchtelingen. In 2025 zetten we het bestaande activiteitenaanbod door en hebben we een mobiliteitsmakelaar ingezet om vraag en aanbod te koppelen. Provincie Utrecht werkt aan activiteitenaanbod horende bij haar Regionale strategie fietsstimulering 2024 - 2029. Na 2025 kijken we of we hiervan gebruikmaken. Hierover informeerden we de raad in mei 2025.
- In 2024 is de tegemoetkoming voor stijgende mobiliteitskosten geïntroduceerd voor U-pashouders door het budget op de U-pas te verhogen. Het mobiliteitsbudget op de U-pas kan worden ingezet voor het betalen van de parkeervergunning, voor OV, maar ook voor andere U-pas doeleinden.
- Eind 2024 is de pilot gratis OV in de daluren voor minima 66+ van de Provincie Utrecht afgerond. De evaluatie was positief en daarom is er gezocht naar hoe hier een vervolg aan te geven. De Provincie Utrecht stelt vanaf het voorjaar 2025 voor minima een dalvoordeelabonnement beschikbaar. De gemeente Utrecht zorgt voor de benadering van de doelgroep en brengt dit product onder de aandacht van (nieuwe) U-Pashouders.
- In aanvulling op het vorige verkennen we samen met de provincie Utrecht de mogelijkheid voor U-pashouders om een abonnement aan te schaffen via het mobilliteitsbudget van de U-pas, waarmee in de daluren in de provincie Utrecht vrij kan worden gereisd met de tram en bus.
- In 2024 zijn we begonnen met de lobby om het gratis OV voor kinderen t/m 11 jaar na 2025 te verlengen.
- Voorheen bood TIER elektrische deelfietsen aan met 75% korting voor U-pashouders. Met de overname van TIER door Dott wordt deze aanbieding doorgezet.

- Wij nemen deel aan het Interreg-project Share North Squared, waarin we onderzoeken hoe we een aantrekkelijk (deel)mobiliteitsaanbod kunnen organiseren voor sociale huurders bij nieuwbouwontwikkelingen. Merwede en Lunetten worden hierbij pilotgebieden. Zoals we in de actielijst van vorig jaar aangaven, verwachten we in de loop van dit jaar meer te kunnen melden over dit onderzoek.
- Momenteel voeren we een onderzoek uit naar rol van deelvervoer als onderdeel van publiek vervoer, waarbij we verkennen hoe we meer grip en sturing kunnen hebben op o.a. continuïteit van het aanbod, tarieven en verspreidingsgebied.
- In vervolg op de 1e fase van de pilot in Lage Weide, waarbij werknemers gratis gebruik konden maken van Dott deelfietsen om op hun werk te komen, loopt momenteel een 2e fase waarin werknemers 2 euro per rit betalen. Uit eerste resultaten blijkt dat het gebruik hierdoor is teruggelopen, maar nog wel hoger is dan bij het commerciële tarief. De pilot loopt nog en wordt op een later moment geëvalueerd.
- In Lage Weide wordt een pilot vormgegeven voor de inzet van een shuttlebus als aanvulling op reguliere bussen. Hiervoor wordt een aanvraag voor subsidie bij de provincie Utrecht voorbereid.
- Het kan voor inwoners met een arbeidsbeperking lastig zijn om naar of op de werkplek te reizen. Met vervoersvoorzieningen helpen we deze inwoners bij het vinden en behouden van werk. Afgelopen periode brachten we de vervoersopties voor deze doelgroep in kaart. In 2025 gaan we meer ervaring opdoen of deze vervoersopties voldoende zijn of dat er extra mogelijkheden geboden moeten worden.

Prioriteit 3: Het verbeteren van de bereikbaarheid voor ouderen met beperkte vaardigheden.

- Vanuit pilot OV-maatjes wordt gewerkt aan een aanpak om samen met een maatje reizen met het OV uit te proberen. 10 Utrechters hebben met een maatje een aantal reizen met de bus gemaakt. De nieuwe vervoerder ziet voor zichzelf ook een rol als het gaat om ondersteunen van kwetsbare inwoners bij OV-gebruik.
- De tijdelijke parkeervergunning zorgverlener (artsen en verloskundigen) is uitgebreid zodat ook thuiszorgmedewerkers er gebruik van kunnen maken. De parkeervergunning terminale zorg is aangepast.
- We voeren gesprekken met zorgverleners en mantelzorgers om tot een definitieve invulling van de bestaande parkeerkortingsregelingen te komen.

Overige acties

Niet alle acties sluiten aan op de geformuleerde doelen, maar dragen wel bij aan de ambitie dat alle Utrechters voldoende mogelijkheden hebben om zich te verplaatsen.

- Dit jaar verbeteren we de looproute naar de bushalte aan de Briljantlaan met een subsidie van de Provincie Utrecht en we hebben een nieuwe aanvraag voor het verbeteren van de toegankelijkheid van diverse bushaltes in voorbereiding voor 2026.
- In 2024 voerden we een project uit in Rivierenwijk, als onderdeel van het project “uitbreiden fietsparkeren vooroorlogse buurten”. Hierover informeerden we de raad in november 2024. We hebben 343 fietsparkeerplaatsen toegevoegd in Rivierenwijk.
- In 2024 gaven we fietslessen op 8 schoollocaties voor gespecialiseerd onderwijs. Tot eind 2024 bereikten we daarmee 181 kinderen.
- Voor docenten aan het primair en voortgezet onderwijs hebben we in 2024 vorm gegeven aan de mogelijkheid van een ‘onderwijsparkeervergunning’. Hierover informeerden we de raad in juni 2024 via deze en deze brief.
- We onderzoeken de mogelijkheden om aan te sluiten bij de landelijke digitale gehandicaptenregeling van het Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten.

- In 2024 informeerden we de Raad over de vaststelling van de beleidsregel ‘Aanleg gehandicaptenparkeerplaatsen’. Daarin hebben we meegenomen dat we zijn gestart met het verbeteren van het aanbod van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad.
- Met verschillende acties uit de korte termijn aanpak Leerlingenvervoer is de acute druk op het aangepast vervoer afgenomen. We houden de komende jaren aandacht voor de uitdagingen en verschillende oplossingsrichtingen. Daarnaast werken we doorlopend aan de lange termijn aanpak Leerlingenvervoer, waarover wij uw raad informeren in de kwartaalbrieven onderwijs.
- We hebben de website https://www.utrecht.nl/hulpbijvervoer aangepast zodat het aanbod van vervoersmogelijkheden duidelijker en beter vindbaar is.

Gestopte acties

- De provincie Utrecht en de vervoerder werken niet meer aan lespakketten voor specifieke doelgroepen. Ze zetten meer in op het fysiek en mentaal toegankelijk maken van het OV.
- Door het faillissement van Cargoroo zijn projecten i.s.m. Provincie Utrecht voor elektrische deelbakfietsen specifiek voor Overvecht en Kanaleneiland en voor lagere inkomens (U-pashouders), stil komen te liggen.



Uitvoeringsprogramma Vervoersongelijkheid

Uitwerking van de Visie Vervoer voor Iedereen

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/verkeer



Inhoudsopgave

Inleiding 3

Aanleiding en urgentie 4

Onze ambitie 5

Vervoerspiramide en 5B-model 6

Toelichting werkwijze 7

- Voetganger 8
- Fiets 10
- Openbaar Vervoer 12
- Privéauto 14
- Deelvervoer 16
- Doelgroepenvervoer en individueel (aangepast) vervoer 18

Organisatie en samenwerking 20

Bronnenlijst 23

Inleiding

Toegang tot mobiliteit is medebepalend voor het hebben van kansen in het leven. Door mobiel te zijn, worden we in staat gesteld te werken, te ontspannen, te ontmoeten en onszelf te ontplooien. Niet iedereen kan de plekken bereiken die ze zouden willen bereiken, bijvoorbeeld doordat zij moeilijk kunnen rondkomen, door een fysieke of cognitieve beperking, een taalachterstand of slechte verbindingen. Hierdoor zijn mensen onvoldoende in staat om deel te nemen aan de maatschappij. Er is sprake van vervoersongelijkheid.

In Utrecht lopen al veel initiatieven om vervoersongelijkheid tegen te gaan, maar het ontbreekt nog aan coördinatie en samenhang. Hierdoor laten we kansen op een effectieve(re) aanpak liggen. In de Visie Vervoer voor Iedereen heeft het vorige stadsbestuur een basis gelegd voor het toewerken naar een inclusief en samenhangend vervoerssysteem, waarbij inwoners zo actief en zelfstandig mogelijk kunnen reizen. Het huidige college zet deze lijn met kracht voort. In het Coalitieakkoord 2022-2026, dat kansengelijkheid centraal stelt, spreekt zij het voornemen uit om vervoersongelijkheid te verkleinen door drempels in het vervoer voor inwoners weg te nemen.

Dit uitvoeringsprogramma geeft hieraan invulling, door:

- een centrale ambitie te formuleren;
- een aanzet te doen voor monitoring;
- inzicht te bieden in wat we al doen, samen met onze partners;
- samenhang aan te brengen door middel van één werkwijze;
- nieuwe op te pakken projecten te formuleren; en door
- te bepalen wat onze rol is en hoe we aan de slag gaan.

Stap voor stap naar meer grip en meer impact

Dit uitvoeringsprogramma is géén eindproduct, maar een startpunt. We hebben nog niet alle antwoorden. Door actief met het thema aan de slag te gaan, leren we meer over deze vorm van ongelijkheid, en leren we ook wat de meest effectieve aanpak is. We updaten de projectenlijst periodiek op basis van opgedane ervaring en aangescherpte inzichten.

We realiseren ons dat onze centrale ambitie (zie pag. 5) een stip aan de horizon is. Hetzelfde geldt voor de doorvertaling daarvan in wat we willen bereiken per vervoerswijze. De weg naar inclusief vervoer is nog lang. Met dit uitvoerings-programma zetten we eerste stappen, maar vervoersongelijkheid structureel verkleinen vraagt de komende decennia om continue aandacht en substantiële middelen.

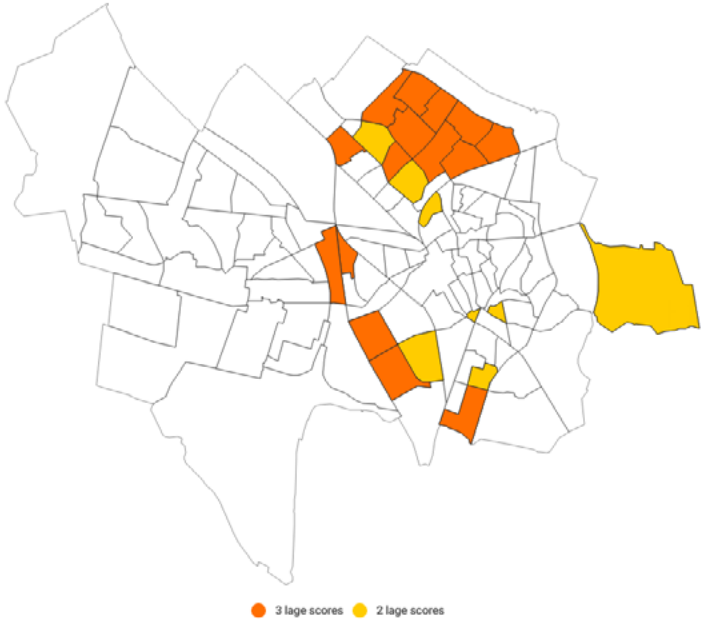
Bij deze eerste fase horen vooral verkenningen en onderzoek. Dat betekent dat na verloop van tijd steeds meer op haalbaarheid getoetste ideeën zijn uitgewerkt tot concrete projecten, waarvoor ook dekking moet worden georganiseerd. Dit programma heeft een looptijd tot het einde van de huidige coalitieperiode (2026), waarna we het evalueren en bepalen hoe we verder gaan.

Aanleiding en urgentie

We weten door onderzoek (o.a. CBS, PBL, RLI) dat beperkte toegang tot vervoer voor een deel van Utrechters voor problemen kan zorgen. We verwachten dat in kwetsbare buurten zoals genoemd in het rapport ‘Scheidslijnen in Utrecht’ (zie figuur) doelgroepen wonen met een verhoogde kans om problemen te ervaren met vervoer. Met dit uitvoeringsprogramma focussen we daarom in eerste plaats op deze buurten.

Hoewel de focus ligt op de kwetsbare buurten, kunnen mensen elders in de stad ook problemen ervaren door beperkte toegang tot vervoersmiddelen. In het algemeen weten we dat de kans hierop groter is bij inwoners met een laag inkomen[1], een fysieke of cognitieve beperking, een taalachterstand of een combinatie van deze factoren. Onvoldoende digitale vaardigheid, migratieachtergrond of het niet hebben van een rijbewijs kunnen ook een rol spelen. Of iemand echt problemen ervaart, is uiteindelijk afhankelijk van de persoonlijke situatie en perceptie.

Verschillende maatschappelijke trends als vergrijzing, centralisatie van voorzieningen en stijgende prijzen voor mobiliteit kunnen vervoersongelijkheid in Utrecht vergroten. En zoals geconstateerd in de Visie Vervoer voor Iedereen kampt het doelgroepenvervoer met een gebrek aan samenhang en efficiency, dalende budgetten en personeelstekorten. Ook ontwikkelingen in het OV, zoals minder fijnmazig maar frequenter vervoer, kunnen leiden tot toegenomen druk op dit soort maatwerkvoorzieningen.



Utrechtse buurten met lage scores. Voor meer toelichting, zie Scheidslijnen in Utrecht, 2023.

1 Mensen met een hoog inkomen besteden ruim 6 keer zo veel aan mobiliteit als mensen met een laag inkomen (CBS, 2020, bewerking Over Morgen). Hierdoor hebben zij hogere bereikbaarheid van voorzieningen en banen (PBL, 2022)

Onze ambitie

Het college wil investeren, daar waar mensen dat het hardst nodig hebben. Vanuit ‘Ongelijk investeren voor gelijke kansen’ heeft het college de ambitie om de ongewenste kanten van ongelijkheid aan te pakken en een fundament te bieden waardoor mensen kunnen meedoen. Passen we dat toe op mobiliteit, dan is dit de ambitie voor dit uitvoeringsprogramma:

Alle Utrechters hebben voldoende mogelijkheden om zich te verplaatsen,

waardoor zij volwaardig kunnen meedoen aan het maatschappelijk leven.

Kijkend naar de drie perspectieven van ‘Ongelijk investeren’, dan betreft onze ambitie op vervoersongelijkheid vooral:

- Basis bieden: we streven naar een goede bereikbaarheid van essentiële voorzieningen (m.n. banen, zorg, onderwijs)
- Eerlijke kans voor iedereen: niemand valt buiten de boot, we bieden maatwerk waar nodig
- Gefocust op kansengelijkheid en het wegnemen van drempels



Welkom Online (Nationaal Ouderenfonds)



Fietsdeal Overvecht



Gratis OV voor 66-plussers met een krappe beurs

Vervoerspiramide en 5B-model

We baseren onze werkwijze op:

1. De **vervoerspiramide** uit de Visie Vervoer voor Iedereen met het aanbod aan vervoersmiddelen, waarbij de wens is dat men gebruik maakt van de vervoerswijze zo laag mogelijk in de piramide, maar zo hoog als nodig.

2. Het **5B-model**, met een vijftal risicofactoren – redenen waarom mensen onvoldoende mobiel zijn – waarmee we kunnen analyseren welke drempels mensen ervaren.





Toelichting werkwijze

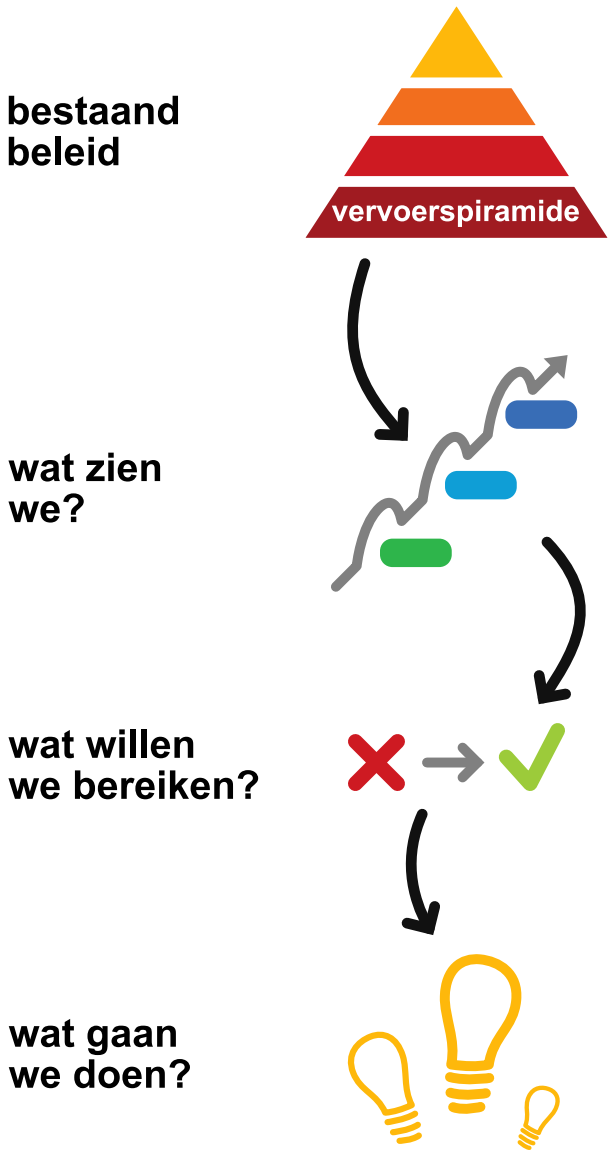
Om te komen tot de juiste acties hanteren we deze werkwijze:

1. **Bestaand beleid**
   We nemen de uiteenlopende vervoerswijzen uit de vervoerspiramide uit de Visie Vervoer voor Iedereen als basis. Tezamen moeten zij een samenhangend en inclusief vervoerssysteem vormen, dat ertoe leidt dat iedereen voldoende mobiel kan zijn om mee te doen aan het maatschappelijk leven; onze ambitie.

2. **Wat zien we?**
   We gebruiken het 5B-model met risicofactoren – *beschikbaarheid, bruikbaarheid, betaalbaarheid, begrijpelijkheid en beleving* – om inzichtelijk te maken waar zich belemmeringen (drempels) bevinden voor de vervoerswijzen voetganger, fiets, OV, privéauto, deelvervoer en doelgroepenvervoer.

3. **Wat willen we bereiken?**
   We gebruiken de ‘drempels’ die naar voren komen uit deze analyse, om per vervoerswijze aan te geven wat we willen bereiken om vervoersongelijkheid te verkleinen. We formuleren wat er nodig is om dit te bereiken. Hierbij de opmerking dat het realiseren van deze ambities per vervoerswijze langjarige inspanningen vergen, die de huidige coalitieperiode overstijgen.

4. **Wat gaan we doen?**
   Aanvullend op wat we al doen, formuleren we nieuw te starten acties.
   We beschrijven wie aan de slag gaat en op welke termijn.



Voetganger

Wat zien we?

- **Beschikbaar:** stoepen die breed genoeg zijn voor wandelaars, laat staan voor mensen met een beperking, zijn niet overal beschikbaar. Ook zijn voorzieningen zoals OV-haltes niet voor iedereen binnen 400 meter beschikbaar. Dit kan naast ongemak ook tot onveilige situaties leiden.

- **Bruikbaar:** aansluitend op het vorige punt: de ruimte voor voetgangers is vaak alleen restruimte. Men moet de ruimte delen met uitstallingen, fietsen, groen en straatmeubilair. Veel stoepen worden geblokkeerd door obstakels of krappe doorloop. Niet overal zijn goede oversteekplaatsen; auto- en OV- infrastructuur is rond veel voorzieningen een barrière; geparkeerde auto's en fietsen blokkeren soms plekken die bedoeld zijn om over te steken. Voor mensen met een beperking vormt bovengenoemde vaak een extra drempel waardoor er onveilige situaties kunnen ontstaan.

- **Beleving:** voetgangers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers en daardoor kan lopen als onveilig worden ervaren, zeker in de nabijheid van wegen met veel autoverkeer en waar met hoge snelheid wordt gereden.

Wat willen we bereiken?

We richten de stad zo in dat lopen vanzelfsprekend en de eerste keuze is, omdat overal goede loopinfrastructuur is. Alle bestemmingen moeten bereikbaar zijn voor voetgangers en mensen met een beperking, looproutes zijn aantrekkelijk en barrièrevrij, en er zijn voldoende veilige oversteekplaatsen beschikbaar.

Om dit mogelijk te maken gaan we:

1. een goede loopinfrastructuur realiseren;
2. de aansluitingen op andere vervoersmiddelen verbeteren;
3. zorgen dat er voldoende ruimte is voor voetgangers en mensen met een beperking.



Dit doen we al

- Realiseren nabijheid van voorzieningen.
- Stap voor stap realiseren 30 km/u-norm.
- Toegankelijkheid meenemen in toetsings-procedures BInG (Beheer Inrichting Gebruik).
- Aanbieden mogelijkheid melden van ontoegankelijke situaties.
- Bekostigen kleine en middelgrote incidentele aanpassingen loopinfrastructuur en toegankelijk-heid ondernemingen en organisaties.
- Handhaving van gevaarlijk gestalde fietsen en campagnes zoals ‘Houd de stoep vrij’.

Dit zijn nieuwe acties die we starten*

Risicofactoren	Wat	Wie	Termijn
Beschikbaar Bruikbaar	1. Inrichtingseisen opstellen en suggesties doen voor het Handboek Openbare Ruimte ter verbetering van de loopruimte, zoals het tegengaan van uitstallingen, prullenbakken, fietsen, etc. Het Hand-boek Openbare Ruimte wordt iedere twee jaar geactualiseerd. Momenteel loopt er een dergelijke ronde.	Mobiliteit/Deelopgave Voetganger	2023-2024
	2. Inventariseren welke projecten versneld kunnen worden uitgevoerd om ruimte te maken voor betere looproutes en oversteekbaarheid.	Mobiliteit/Deelopgave Voetganger	2023-2026
	3. Samen met de provincie inventariseren we verbetermogelijkheden voor aanlooproutes van OV-haltes en locaties van deelvervoer.	Mobiliteit/Deelopgaven Voetganger en Fiets, en de provincie Utrecht	2023-2026
	4. In de ontwikkeling van de Aanpak Voetganger nemen we inclusiviteit nadrukkelijk mee. In het op te richten programma Voetganger, gereed eind 2023, definiëren we projecten gericht op het verbeteren van de voetgangersvriendelijkheid en bereikbaarheid van basisvoorzieningen in de wijk, bijvoorbeeld winkelcentra en groen.	Mobiliteit/Deelopgave Voetganger	2025-2026
Bruikbaar Beleving	5. Vanuit een Europees project gaan we in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland en SportUtrecht praktijkonderzoek doen naar het verbeteren van de verkeersveiligheid van de schoolomgeving en –routes.	Mobiliteit/Deelopgave Voetganger	2023-2024

*) *De kosten van evt. vervolgprojecten/acties dekken we vanuit de betrokken programma’s. Dit uitvoeringsprogramma biedt input voor de prioritering van werkzaamheden en investeringen.*

Fiets

Wat zien we?

- **Beschikbaar:** in het Utrechtse fietsnetwerk zijn nog niet alle verbindingen goed op orde. Verder is niet bij alle bestemmingen of woningen een plek in de buurt om de fiets veilig te stallen. Dit geldt nog meer voor aangepaste fietsen.
- **Bruikbaar:** voor mensen met een handicap is een normale fiets is niet altijd bruikbaar. Zij hebben een aangepaste fiets nodig.
- **Betaalbaar:** voor mensen die moeite hebben om rond te komen, kan de aanschaf van een fiets te duur zijn. Zeker als het daarbij gaat om aangepaste fietsen voor mensen met een beperking.
- **Begrijpelijk:** nog niet iedereen heeft de vaardigheden om te fietsen, kent de verkeersregels of weet waar en hoe de fiets veilig gestald kan worden.
- **Beleving:** sommige routes kunnen als onveilig worden ervaren door bijvoorbeeld de groeiende drukte, de hoge snelheden van andere weggebruikers zoals auto's, maar ook elektrische fietsen of speedpedelecs. Verder wordt de fiets voor sommige mensen niet als alternatief ervaren omdat het niet gebruikelijk is in hun sociale omgeving.

Wat willen we bereiken?

Om de potentie van de fiets optimaal te benutten, willen we fietsen voor Utrechters een recht maken. Iedere bewoner die dat wil, heeft toegang tot een fiets en kan de vaardigheden aangeleerd krijgen om te fietsen. Ook betekent dit dat de voorzieningen om te kunnen fietsen op orde moeten zijn.

Om dit mogelijk te maken gaan we:

1. goede en veilige fietspaden en fietsparkeerplekken aanleggen die ook voor kwetsbare gebruikers goed te gebruiken zijn;
2. betaalbare fietsen beschikbaar stellen voor Utrechters die moeite hebben om rond te komen;
3. fietslessen aanbieden in elke wijk en wachtlijsten oplossen.



Dit doen we al

- Realiseren nabijheid van voorzieningen.
- Realiseren 30 km/u-norm.
- Toegankelijker maken fietsparkeerlocaties.
- Aanbieden eerste 24 uur gratis fietsparkeren.
- Aanbieden fietslessen op scholen (waaronder speciaal onderwijs) en in de wijken, o.a. voor vluchtelingen.
- Mogelijkheid melden van ontoegankelijke situaties.
- Financieren kleine en middelgrote incidentele aanpassingen fietsinfrastructuur.
- Mogelijkheid aanschaf kinderfiets met U-pasbudget.
- Ouderen stimuleren zo lang mogelijk en veilig te fietsen (Doortrappen).
- Toegankelijkheid thema in module Fietsparkeren (Parkeervisie).
- Fietsdeals voor volwassenen door gemeente Utrecht. Stichting Leergeld verzorgt soortgelijke deals voor kinderen.

Dit zijn nieuwe acties die we starten*

Risicofactoren	Wat	Wie	Termijn
Beschikbaar	1. Onveilige situaties en 'missing links' in het fietsnetwerk in kaart brengen met daarbij de focus op kwetsbare buurten (bijvoorbeeld Demkabrug, tunnel Nicolaas Beetsstraat, oversteekbaarheid Beneluxlaan, verbinding bij Boorstraat).	Mobiliteit/ Deelopgave Fiets	2023-2026
	2. Inventariseren van belangrijke voorzieningen en woningen waar een tekort is aan fietsparkeerplekken in de naoorlogse wijken. Bij het ontwerp van gebouwen vragen we consequent aandacht voor toegankelijkheid en stallingsruimte voor aangepaste fietsen.	Mobiliteit/ Deelopgave Fiets	2023-2024
Betaalbaar	3. Opschalen Fietsdeals, waarbij volwassen U-pashouders (ook statushouders) voor € 30,- een tweedehands fiets en onderhoud kunnen krijgen.	Mobiliteit/Deelopgave Anders Reizen	2023-2024
	4. Verkennen rol werkgevers bij het beschikbaar stellen van betaalbare fietsen voor werknemers met lage inkomens.	Goedopweg	2023-2024
Beleving	5. Alternatieve fietsroutes, bijvoorbeeld fietsroute om de Noord, verbeteren en gebruik stimuleren met als doel het spreiden van de drukte op fietspaden	Mobiliteit/Deelopgaven Anders Reizen en Fiets	2023-2024
Bruikbaar Beleving	6. Veilige schoolomgeving en -routes. Zie bij Voetganger.	Mobiliteit/Deelopgave Verkeersveiligheid	2023-2024

**) De kosten van evt. vervolgprojecten/acties dekken we vanuit de betrokken programma's. Dit uitvoeringsprogramma biedt input voor de prioritering van werkzaamheden en investeringen.*

Openbaar Vervoer

Wat zien we?

- **Beschikbaar:** de beschikbaarheid van het OV is vooral aan de randen van de dag en in het weekend soms onvoldoende, of alleen voldoende met grote loopafstanden. Door de landelijke trend van het strekken van OV-lijnen en het verwijderen van haltes nemen loopafstanden vanaf de woning tot de dichtstbijzijnde opstaphalte toe. Bestemmingen in landelijk gebied zijn vaak minder goed bereikbaar met OV.
- **Bruikbaar:** bijna alle haltes en voertuigen zijn toegankelijk, maar chauffeurs hebben niet altijd tijd om reizigers die gebruikmaken van een rolstoel te helpen.
- **Betaalbaar:** doordat de ritprijs hoger wordt naarmate je langer reist en kwetsbare doelgroepen vaak verder van bestemmingen wonen, betalen juist bewoners die moeilijk kunnen rondkomen hogere prijzen. De U-pas dekt dit niet volledig. Ook voor mensen die net iets boven de U-pas inkomensgrens zitten vormen vervoerskosten regelmatig een probleem.
- **Begrijpelijk:** het OV-systeem is voor sommigen lastig te begrijpen doordat het systeem van voertuigen, haltes en reisproducten complex in elkaar zit (bijvoorbeeld vaak met een overstap). Toegenomen complexiteit van het OV-systeem in combinatie met vergrijzing vergroot het probleem.
- **Beleving:** de beleving van het OV kan ook een drempel zijn, bijvoorbeeld door grote drukte en weinig tijd bij overstappen, maar ook een gevoel van onveiligheid tijdens het wachten in het donker op stille momenten.

Wat willen we bereiken?

Voor veel bewoners is het openbaar vervoer onmisbaar om van A naar B te komen. OV moet daarom bijdragen aan de basisbereikbaarheid. Dit betekent dat de belangrijkste bestemmingen in en om Utrecht (banen, zorg, onderwijs, maar bijvoorbeeld ook NS-stations) binnen redelijke tijd te bereiken zijn met het OV en voor iedereen toegankelijk, begrijpelijk en betaalbaar zijn. In kwetsbare buurten blijft de bereikbaarheid van het OV op orde.

Om dit mogelijk te maken gaan we:

1. het OV voor iedereen beschikbaar maken en houden voor reizen naar de belangrijkste bestemmingen;
2. de bruikbaarheid van het OV borgen voor reizigers met een beperking;
3. de beleving en begrijpelijkheid van het OV verbeteren met informatiemiddelen;
4. experimenten uitvoeren om de betaalbaarheid te verbeteren voor de groep tot 125% van het wettelijk sociaal minimum, waarbij we mensen die net buiten de U-pascriteria vallen niet uit het oog verliezen.

Dit doen we al

- Gemeente (Team OV), de provincie en de OV-partijen (NS, U-OV) werken aan betere toegankelijkheid OV.
- Via de G4 ondersteunt de gemeente landelijke initiatieven om gebieden met beperkte OV-beschikbaarheid beter in beeld te brengen.
- U-OV zorgt voor toegankelijke informatie op OV-haltes en continue verbetering van de informatievoorziening, de NS verbetert de toegankelijkheid van treinstations. De provincie toetst de ontsluiting OV bij reizigersorganisaties.
- De gemeente verbetert de toegankelijkheid van OV-haltes o.b.v. beschikbare subsidie.
- Goedopweg doet onderzoek naar de vraag van reizigers naar OV op bedrijventerrein Lage Weide in avonden, nachten en weekenden.
- De provincie is OV Voor Iedereen gestart met als doel mensen die het OV nu niet gebruiken omdat ze het OV spannend vinden, wegwijs te maken via een publiekscampagne, website en folder. De gemeente sluit zich aan bij dit initiatief.
- NS stelt het TreinTrainPakket beschikbaar aan instellingen en VSO-scholen, om mensen met een licht verstandelijke beperking te leren reizen met de trein.

Dit zijn nieuwe acties die we starten*

Risicofactoren	Wat	Wie	Termijn
Beschikbaar	1. Met de nieuwe aanbesteding sociaal-recreatief Wmo-vervoer verkleinen we de overgang van het doelgroepenvervoer naar het openbaar vervoer. We benutten in dit kader ook lessen van pilots die elders in Nederland (o.a. Groningen) worden georganiseerd waarbij mensen met een Wmo-indicatie gratis of met korting met het OV kunnen reizen. We realiseren daarmee een toegankelijk en samen-hangend vervoerssysteem. Zie doelgroepenvervoer.	Mobiliteit/Team OV i.s.m. MO/Meedoen naar Vermogen	2023-2024
	2. Mede op basis van praktijkervaring in Overvecht, verkennen we met de provincie de mogelijkheid van een bredere uitrol van U-flex binnen de gemeente Utrecht.	Mobiliteit/Team OV, provincie Utrecht	2023-2024
Bruikbaar	3. Onderzoeken van aanlooproutes van OV-haltes voor mensen met beperking. Bijvoorbeeld bij ziekenhuizen, waaronder het Diakonessenhuis.	Mobiliteit/Team OV, Deelopgave Voetganger	2025
Betaalbaar	4. Na afronding (eind 2023) en evaluatie van de pilot gratis OV voor 66+ minima, verkent Team OV met de provincie welke mogelijkheden er zijn voor korting op tarieven in het OV.	Provincie Utrecht, Mobiliteit/Team OV	2023-2024
	5. Verkennen mogelijkheden voor ophogen aan OV te besteden budget U-pas.	W+I en Mobiliteit/ Team OV	2023-2024
Begrijpelijk Beleving	6. Onderzoek naar de uitbreiding van OV-ambassadeurs naar de stad/regio Utrecht. Zie daarnaast ook het Project Opstap naar OV onder Doelgroepenvervoer.	Mobiliteit/Team OV, provincie Utrecht	2023-2024
	7. Onderzoek naar mogelijkheden van OV-informatiemiddelen en lespakketten.	Provincie Utrecht i.o.m. Team OV	2025

**) De kosten van evt. vervolgprojecten/acties dekken we vanuit de betrokken programma's. Dit uitvoeringsprogramma biedt input voor de prioritering van werkzaamheden en investeringen.*

Privéauto

Wat zien we?

- **Beschikbaar:** een deel van de bewoners is auto-afhankelijk vanwege een fysieke beperking of bijvoorbeeld vanwege nachtelijk werk of zorgtaken op momenten dat er geen goede alternatieven voor de auto zijn.

- **Bruikbaar:** met uitzondering van de binnenstad lukt het in Utrecht doorgaans om in de nabijheid van de woning te parkeren. Voor mensen die slecht ter been zijn, is er soms onvoldoende parkeerplek in de buurt van de bestemming.

- **Betaalbaar:** een eigen auto legt zeker voor mensen met een laag inkomen een fors beslag op de huishoudportemonnee (Nibud, 2022). Denk aan brandstof, wegenbelasting, verzekering, parkeerkosten, afschrijving en onderhoud. Sommige van deze kosten zijn minder goed zichtbaar. De stedelijke uitrol van betaald parkeren vergroot zeker voor de doelgroep met een laag inkomen de financiële druk nog meer. Door de hoge (auto)kosten en een gebrek aan alternatieven zitten ze klem.

Wat willen we bereiken?

Het Utrechts beleid gericht op gezonde, duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit mag er niet toe leiden dat mensen ‘buiten de boot vallen’. Voor mensen voor wie alternatieven ontbreken om naar belangrijke bestemmingen te reizen, blijft de mogelijkheid bestaan om gebruik te maken van de eigen auto en deze te parkeren, nabij de eigen woning en bestemmingen. We zetten in op de nabijheid van (basis)voorzieningen en de verbetering van alternatieven zoals het openbaar vervoer en de groei van het aanbod van deelvervoer, maar we zorgen er ook voor dat met name de drempel van betaalbaarheid niet te groot wordt voor mensen die geen andere opties hebben dan het gebruik van de auto.

Om dit mogelijk te maken gaan we:

1. voldoende (betaalbare) parkeerplaatsen organiseren voor mensen met een beperking op woonlocaties en bestemmingen;
2. bewoners tegemoetkomen in de toegenomen parkeerkosten.

Dit doen we al

- Mogelijkheid betalen autorijlessen via de U-pas.
- Mogelijkheid aanvragen gratis gehandicapten-parkeerplaats nabij de woning.
- Mogelijkheid aanvragen gehandicaptenparkeer-kaart, waarmee binnen de gemeente gratis kan worden geparkeerd op een gehandicaptenparkeer-plaats in gebieden waar betaald parkeren is.

Dit zijn nieuwe acties die we starten*

Risicofactoren	Wat	Wie	Termijn
Beschikbaar	1. Verbeteren aanbod en vindbaarheid algemene gehandicapten-parkeerplaatsen (o.a. met sensoren). Hiertoe wordt eerst een plan opgesteld met kostenindicatie.	Mobiliteit/Deelopgave Parkeren	2023-2024
Betaalbaar	2. Tegemoetkomen (verhoging van de) kosten voor een parkeer-vergunning voor lage inkomens. Voorstel in ontwikkeling.	Mobiliteit/Deelopgave Parkeren	2023-2024

**) De kosten van evt. vervolgprojecten/acties dekken we vanuit de betrokken programma's. Dit uitvoeringsprogramma biedt input voor de prioritering van werkzaamheden en investeringen.*



Deelvervoer

Wat zien we?

- **Beschikbaar:** het aanbod in kwetsbare wijken is vooralsnog beperkt vanwege de geringe vraag vanuit bewoners in relatie tot de onrendabele businesscase van aanbieders.
- **Bruikbaar:** er is geen aanbod van aangepaste deelvoertuigen voor de doelgroep met een handicap. In deze fase richten marktpartijen zich vooral op het bereiken van de early majority en niet op specifieke doelgroepen.
- **Betaalbaar:** de voor de gebruiker zichtbare ritprijs van deelvervoer is relatief hoog. De besparing op de totale mobiliteitskosten indien een privéauto wordt ingeruild voor deelvervoer blijft vaak onderbelicht. Borg en aansprakelijkheid bij het mogelijk rijden van schade vormen een drempel.
- **Begrijpelijk:** aanmelding en gebruik van deelvoertuigen zijn voor een deel van de doelgroep (bijv. ouderen) die beperkte digitale vaardigheden heeft (te) ingewikkeld. Complexiteit van plannen, boeken en betalen kan een groter probleem worden door digitalisering in combinatie met vergrijzing.
- **Beleving:** het delen van voertuigen is in sommige culturen nog geen gemeengoed, ook in relatie tot de eigen auto als statussymbool.

Wat willen we bereiken?

We verwachten dat deelvervoer de eerstkomende jaren in beperkte mate een bijdrage levert aan het verkleinen van vervoersongelijkheid, tenzij we als gemeente substantiële financiële bijdragen doen. We willen het potentieel van deelvervoer voor het verkleinen van vervoersongelijkheid zo volledig mogelijk ontsluiten. Gezien de fase en relatieve niche waarin de markt zich bevindt, zetten we nu eerst in op een combinatie van onderzoek en praktijktests, waardoor we nog beter inzicht krijgen in de drempels en mogelijke oplossingen.

Daarnaast zoeken we samenwerking met marktpartijen, wat we borgen in beleid en regelgeving. Op voorhand houden we er rekening mee dat de markt er (op termijn) onvoldoende in slaagt om binnen het huidige model voldoende publieke en inclusieve doelen te realiseren. Daarom verkennen we nu al of een andere marktaansturing/ordening beter aansluit bij onze beleidsdoelen.

Om dit mogelijk te maken gaan we:

1. werken aan verbeterde sturingsmogelijkheden;
2. de potentiële match tussen deelvervoer en specifieke doelgroepen in beeld brengen;
3. samenwerking aan met marktpartijen om deelvervoer inclusiever te maken.

Dit doen we al

- In samenwerking met de Wijkcoöperatie Kanaleneiland en marktpartijen werken we aan de pilot Buurthub Kanaleneiland.
- TIER biedt momenteel elektrische fietsten aan met 75% korting voor U-pashouders.



Buurthub Kanaleneiland

Dit zijn nieuwe acties die we starten*

Risicofactoren	Wat	Wie	Termijn
Beschikbaar	1. Ondertekenen van een convenant deelauto's met marktpartijen, met als een van de pijlers afspraken over passend aanbod in kwetsbare wijken met een verhoogd risico op vervoersongelijkheid.	Mobiliteit/Deelopgave Anders Reizen	**2023-2024**
Betaalbaar	2. Ontwikkelen van een kortingspropositie voor gebruik van Cargoroo (e-deelbakfiets) en TIER (e-deelfiets), waarbij we o.a. zoeken naar de juiste propositie voor specifieke doelgroepen (onder voorbehoud van toekenning subsidie).	Mobiliteit/Deelopgave Anders Reizen en marktpartijen	**2025**
	3. Bij aanbieders verkennen of het zinvol en haalbaar is om een speciale tariefstelling voor U-pashouders te hanteren.	Mobiliteit/Deelopgave Anders Reizen i.s.m. Marktpartijen	**2025-2026**
	4. In gesprek blijven met de provincie over onze inzichten en opgedane ervaringen met deelvervoer voor doelgroepen met een smallere beurs en zoeken naar de ruimte binnen bestaande of nieuwe kaders.	Mobiliteit/Deelopgave Anders Reizen i.s.m. Provincie Utrecht	**2023-2026**
Betaalbaar Begrijpelijk	5. Deelname aan een Interreg-project Share North, waarbij we zoeken naar een aantrekkelijke deelvervoerspropositie voor sociale huurders. Merwede dient als pilotgebied.	Mobiliteit/Deelopgave Anders Reizen en Projectontwikkelaar (AM)	**2023-2024**
Bruikbaar Betaalbaar	6. Onderzoek naar rol van deelvervoer als onderdeel van publiek vervoer, waarbij we verkennen hoe we meer grip en sturing kunnen hebben op o.a. tarieven en locaties van aanbod.	Provincie Utrecht i.o.m. Mobiliteit/Deelopgave Anders Reizen	**2023-2024**
	7. Evaluatie van het huidige vergunningstelsel voor deelvervoer, waarbij het aspect inclusiviteit en toegankelijkheid wordt meegenomen met een vertaling naar een nieuwe vergunning/concessie (of ander marktsturingsmodel), waarin meer inclusieve voorwaarden worden opgenomen.	Mobiliteit/Deelopgave Anders Reizen	**2023-2024**

**) De kosten van evt. vervolgprojecten/acties dekken we vanuit de betrokken programma's. Dit uitvoeringsprogramma biedt input voor de prioritering van werkzaamheden en investeringen.*

Doelgroepenvervoer en individueel (aangepast) vervoer

Wat zien we?

- **Beschikbaar:** doelgroepenvervoer, zoals sociaal recreatief Wmo-vervoer en leerlingenvervoer, is niet altijd onverkort beschikbaar vanwege personeelstekort.
- **Bruikbaar:** doelgroepenvervoer is niet altijd geschikt in het gebruik door onzekere (en soms lange) aanrijtijden.
- **Begrijpelijk:** reguliere vervoersvoorzieningen zoals bus of tram worden door de doelgroep niet altijd gebruikt omdat deze niet altijd begrijpelijk of minder bruikbaar (toegankelijk) zijn. Dat zorgt voor extra druk op het doelgroepen-vervoer.
- **Beleving:** mensen met specifieke beperkingen hebben erg veel structuur nodig en hebben het extra moeilijk als het vervoer niet op tijd komt, of er bijvoorbeeld een andere chauffeur is. Daarnaast ervaart niet iedereen het door een busje opgehaald worden als positief. Dit geldt bijvoorbeeld voor kinderen in het leerlingenvervoer.

Wat willen we bereiken?

We verlagen drempels voor reguliere vervoersmogelijkheden waar dat kan (zie OV hierboven) en houden maatwerk zoals doelgroepenvervoer of individuele voorzieningen beschikbaar waar nodig. We organiseren het doelgroepenvervoer – routegebonden en vraagafhankelijk – zo efficiënt mogelijk, en ondersteunen inwoners bij het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen waardoor zij meer vrijheid hebben om zelf-standig te reizen. We verkennen de mogelijkheden in het aanbod van hulpmiddelen om ons te richten op gezonde (actieve) en duurzame alternatieven.

Om dit mogelijk te maken gaan we:

1. goed, efficiënt en beschikbaar doelgroepenvervoer organiseren voor wie dat nodig heeft;
2. drempels wegnemen voor alternatieve vervoersmiddelen en ondersteunen inwoners bij het gebruik hiervan;
3. de mogelijkheden voor gezonde en duurzame mobiliteit in de top van de vervoerspiramide onderzoeken.

Dit doen we al

- Aanbieden diverse vormen van doelgroepen-vervoer: Jeugdwet- en Leerlingenvervoer, sociaal-recreatief Wmo-vervoer en vervoer naar dagbesteding of activering.
- Faciliteren en stimuleren gebruik initiatieven die vervoer mogelijk maken: Buurtmobiel, AutoMaatje, De Gouden Koets, Zuidbus, Domstad Plusbus, Vier het leven, Zonnebloem auto en WIL in je buurt.
- Als inwoners op zoek zijn naar informatie of ondersteuning, kunnen zij terecht bij het Buurtteam, het Wmo-loket of op de website van U Centraal.



Duofietsen. De Utrechtse fietsburgemeester start het project Fietsmaatjes waarbij vrijwilligers meefietsen met lichamelijk beperkten.

Dit zijn nieuwe acties die we starten*

Risicofactoren	Wat	Wie	Termijn
Beschikbaar Begrijpelijk Beleving	1. Korte termijn plan van aanpak Leerlingenvervoer met budgetneutrale oplossingsrichtingen ter verbetering van beschikbaarheid en waar-borging kwaliteit.	MO/Leerlingenvervoer	**2023-2024**
	2. Aanbesteding sociaal-recreatief Wmo-vervoer in samenwerking met 21 regiogemeenten en provincie en start nieuwe vervoerder per 1 januari 2024.	MO/Wmo	**2023-2026**
	3. Verkennen van het harmoniseren van vraagafhankelijk en route-gebonden doelgroepenvervoer. Hierin onderzoeken we de mogelijk-heden om verschillende vormen van doelgroepenvervoer beter op elkaar aan te laten sluiten en elkaar te versterken.	MO/Wmo (Jeugd) Leerlingenvervoer	**2025**
Bruikbaar Begrijpelijk	4. Project Opstap naar OV, een pilot waarbij we mensen met het OV laten kennismaken door het samen met hen een paar keer te proberen en ze te vertellen hoe het OV werkt.	Provincie Utrecht, MO/Wmo	**2023-2024**
	5. Verkennen van mogelijkheden MaaS-apps en digitale concepten om drempels naar regulier OV te verlagen. Indien kansrijk, organiseren we een pilot.	MO/Wmo, Mobiliteit, marktpartijen	**2023-2026**
Beschikbaar Betaalbaar	6. Verkennen breed mobiliteitsplatform voor vrijwilligersorganisaties. We onderzoeken de mogelijkheden tot het delen van vervoersmiddelen door vrijwilligersorganisaties en uitbreiding van bestaand deelvervoer voor inwoners met een beperking (bijvoorbeeld Zonnebloemauto).	MO/Wmo (Welzijn) marktpartijen	**2025**
	7. Verkennen aanbieden (deel)hulpmiddelen (Wmo) op centrale locaties. Hierin onderzoeken we de mogelijkheden om bijvoorbeeld scoot-mobielen in en rondom Utrecht CS beschikbaar te stellen.	MO/Wmo	**2025**

**) De kosten van evt. vervolgprojecten/acties dekken we vanuit de betrokken programma's. Dit uitvoeringsprogramma biedt input voor de prioritering van werkzaamheden en investeringen.*

Organisatie en samenwerking

We zijn trekker op het thema vervoersongelijkheid

De gemeente pakt de rol van regisseur in het netwerk van stakeholders dat betrokken is op het thema vervoersongelijkheid, omdat zij de meeste invloed heeft op het wegnemen van oorzaken. Intern gaat het vooral om het creëren van bewustwording en het organiseren van samenwerking in de uitvoering. We richten een programma Vervoersongelijkheid op met breed eigenaarschap vanuit het ruimtelijk (o.a. mobiliteit) en sociaal domein (o.a. armoede, meedoen, werk en inkomen). Het programma zorgt voor coördinatie en het invullen van randvoorwaarden, waardoor er samenhang ontstaat.

We betrekken de doelgroep

Cruciaal is dat we beter zicht krijgen op het perspectief van bewoners die beperkte vervoersmogelijkheden ervaren. In het kader van de monitoring die we vorm gaan geven, doen we kwalitatief onderzoek naar de ervaringen van bewoners door met ze in gesprek te gaan. Daarnaast organiseren we momenten waarop raadsleden, het college en ambtenaren zelf kunnen ervaren hoe ingewikkeld reizen met een beperking kan zijn.

We werken nauw samen met onze partners

De gemeente Utrecht is één van de spelers in een netwerk van maatschappelijke stakeholders: belangenorganisaties van o.a. ouderen, mensen met een laag inkomen of mindervaliden en specifieke initiatieven gericht op verkleinen van vervoersongelijkheid, de (deel)vervoerders en Goedopweg en de provincie. Voor een gecoördineerde aanpak is het belangrijk om elkaar regelmatig op te zoeken. Het programma Vervoersongelijkheid gaat op regelmatige basis langs bij bestaande netwerken om knelpunten en oplossingen te bespreken. We spannen ons in voor kennisontwikkeling en -deling; en stakeholders brengen we in positie om te signaleren vanuit de praktijk en bieden we ruimte om met initiatieven te komen.

Onderwerpen die nu al vanuit het netwerk zijn aangedragen, zijn bijvoorbeeld:

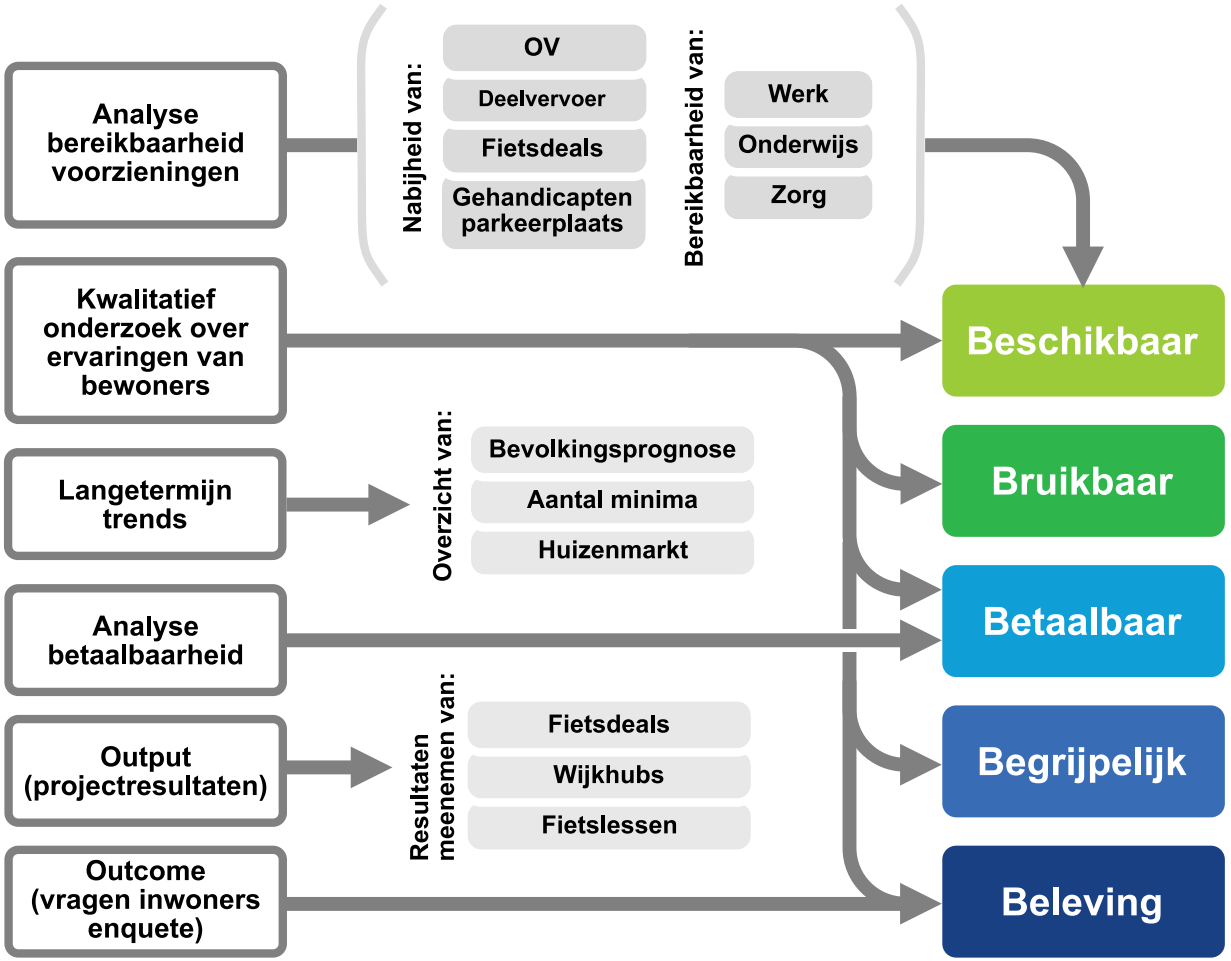
- Handhaving onrechtmatig gebruik gehandicaptenparkeerplaatsen
- Voorschieten reiskostenvergoeding door werkgevers
- Eenvoud in ondersteuningsaanbod en aanvraagprocedures
- Extra regelingen voor mensen die net buiten de U-pascriteria vallen
- Verhogen minimum kwaliteitseisen toegankelijkheid OV.



We organiseren goede monitoring

Omdat inzet op vervoersongelijkheid relatief nieuw en complex is en dit uitvoeringsprogramma een eerste versie is van een samenhangende aanpak, is goede monitoring belangrijk.

Om voldoende inzicht te krijgen in de effectiviteit van onze inzet op vervoersongelijkheid, bestaat de monitoring uit verschillende onderdelen. Voor een compleet beeld moeten de verschillende onderdelen niet afzonderlijk, maar in relatie tot elkaar worden gezien. In de figuur hiernaast wordt de samenhang visueel weergegeven, in de onderstaande projecten-tabel een korte toelichting.



Dit zijn nieuwe acties die we starten*

	Wat	Wie	Termijn
Programma-organisatie	1. Bemensen programmaorganisatie (combistaf, stuurgroep, uitvoerend team), interne samenwerking verder vormgeven.	Programma Vervoersongelijkheid	2023-2024
	2. Organiseren permanente afstemming met externe stakeholders door vervoersongelijkheid te agenderen in bestaande netwerken.	Programma Vervoersongelijkheid, externe stakeholders	2023-2024
Stimuleren bewustwording, input leveren voor andere trajecten	3. Nieuwe initiatieven in dit uitvoeringsprogramma uitwerken tot volwaardige projectplannen, inclusief per project financiële dekking, monitoring (output) en personele bezetting.	Programma Vervoersongelijkheid, betrokken onderdelen GU	2023-2024
	4. Bijdrage leveren aan landelijke initiatieven, waaronder onderzoek G4 en initiatief Staatssecretaris Ministerie Infrastructuur en Milieu voor een nationaal actieplan.	Programma Vervoersongelijkheid	2023-2026
	5. Aandacht vragen voor inclusiviteit bij specifieke (beleids)trajecten o.a. de uitrol en vergunningverlening deelvervoer, vormgeving OV-concessie, de aanpak voetganger.	Programma Vervoersongelijkheid, betrokken onderdelen GU	2023-2026
	6. Aandacht vragen voor bereikbaarheid van bestemmingen en locatie voorzieningen vanuit perspectief van vervoersongelijkheid in Ruimtelijke Strategie Utrecht en gebiedsontwikkelingen.	Programma Vervoersongelijkheid PT RSU, gebiedsteams	2023-2026
	7. Ontwikkelen van een lijst met criteria om bestaand beleid en (nieuwe) projecten te toetsen op het bieden van gelijke kansen in vervoer. Deze lijst gebruiken we om keuzes te maken en als aanleiding voor gesprek binnen gemeentelijke organisatie.	Programma Vervoersongelijkheid betrokken onderdelen GU	2023-2026
	8. Uitbreiden van de werkgeversaanpak op bedrijventerrein Lage Weide met als inzet met het verminderen van vervoersongelijkheid onder werknemers.	Goedopweg, met inbreng programma Vervoersongelijkheid	2023-2024
Vormgeven monitoring	9. Analyse bereikbaarheid voorzieningen: we maken de bereikbaarheid van met name banen, zorg en onderwijs en nabijheid van mobiliteitsaanbod inzichtelijk op kaarten van Utrecht.	Programma Vervoersongelijkheid, Mobiliteitsonderzoek	2023-2024
	10. Kwalitatief onderzoek ervaringen bewoners: we gaan met de doelgroepen in gesprek: welke impact heeft beperkte toegang tot vervoer op hun leven, welke problemen ervaren ze en aan welke oplossingen denken ze?	Programma Vervoersongelijkheid, externe partner (bijv. Meetellen)	2023-2024
	11. Organiseren klantreizen op basis waarvan raad, bestuur, ambtelijke organisatie vervoersongelijkheid persoonlijk ervaren.	Programma Vervoersongelijkheid, externe partners	2023-2024
	12. Organiseren monitoring langetermijntrends en analyse betaalbaarheid.	Programma Vervoersongelijkheid, Mobiliteitsonderzoek	2023-2024
	13. Organiseren monitoring outcome: of mensen daadwerkelijk op de bestemmingen kunnen komen waar ze willen komen, onderzoeken we door vragen hierover toe te voegen aan de inwonersenquête.	Programma Vervoersongelijkheid, Mobiliteitsonderzoek	2023-2024

**) Dekking voor de kosten voor het opzetten van de programmaorganisatie en monitoring is als voorstel voor programmering opgenomen in het Meerjaren Programma Bereikbaarheid 2023.*

Bronnenlijst

Beleidsdocumenten gemeente Utrecht

- Coalitieakkoord 2022-2026
- Mobiliteitsplan 2040
- Ruimtelijke Strategie Utrecht
- Scheidslijnen in Utrecht 2023
- Utrecht Monitor 2022
- Visie Vervoer voor Iedereen
- Volksgezondheidsmonitor Utrecht

Externe bronnen

- Bijl, R. van der en Steenhoven, H. van der (2017). Gesprekken over gebrekkige mobiliteit.
- CBS (2018). Risico op vervoersarmoede.
- CBS en PBL (2019). Indicator risico op vervoersarmoede.
- CBS (2020). Bestedingen; huishoudenskenmerken.
- Gezond Leven. Een toegankelijk aanbod aan preventieve gezondheidsinterventies en –methodieken.
- KiM (2022). Rechtvaardig mobiliteitsbeleid.
- KiM (2023). Mobiliteit en bereikbaarheid in stedelijk en ruraal Nederland.
- MuConsult (2022). Inventarisatie maatregelen tegen mobiliteitsarmoede.
- PBL (2022). Toegang voor iedereen?
- RLI (2020). Toegang tot de stad.

Colofon

Mei 2023

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte /
Maatschappelijke Ontwikkeling
Postbus 16200
3500 CE Utrecht
Telefoon: 14 030 (verkort nummer)

Fotoverantwoording

Juri Hiensch	p. 2
Sebastiaan van der Hijden	p. 1, p. 8, p. 10
Renzo Gerritsen	p. 15, p. 24
Lotte Stierhout	p. 20

Gemeente Utrecht



Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	4868
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	25 september 2025
Agendapunt	10
Titel	Raadsbrief Vaststellen IPvE-FO Herinrichting Tuinwijkroute
ID	5096
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Maatoug
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	25 september 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	F. Schuurman	**Datum**	23 mei 2025
E-mail	tuinwijkroute@utrecht.nl	**Kenmerk**	30265375
Type brief	Voortgangsbrief	**Onderwerp**	Vaststelling IPvE/FO Herinrichting Tuinwijkroute
Bijlage(n)	3	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

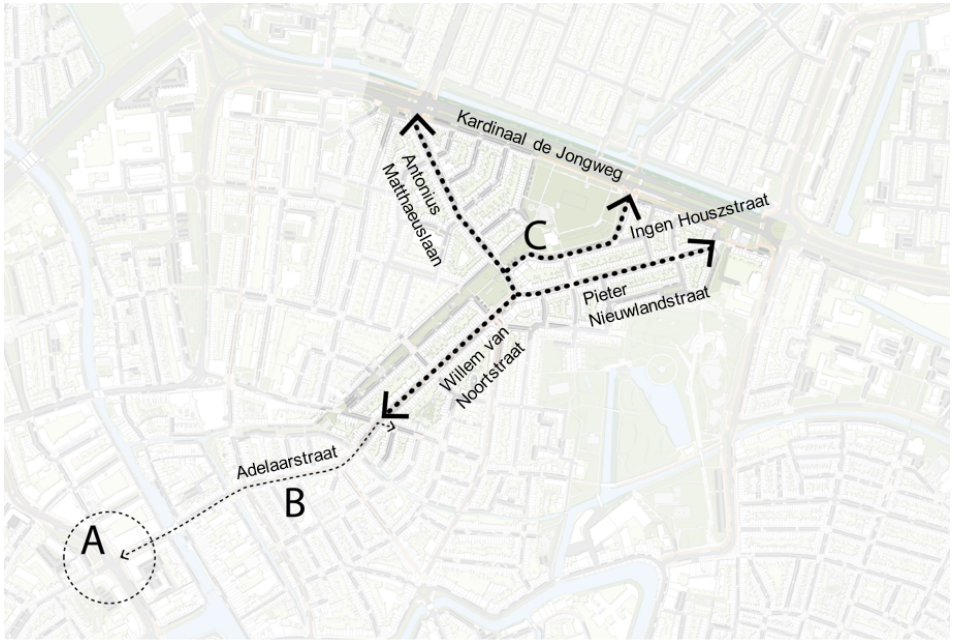
Utrecht is een aantrekkelijke stad om in te wonen. De stad groeit hard. We willen deze groei ondersteunen door te werken aan een prettige en gezonde leefomgeving met ruimte om te fietsen en lopen. Zo ook voor de Tuinwijkroute. Met deze brief informeren we u over het vaststellen van het Integraal Programma van Eisen (IPvE) en Functioneel Ontwerp (FO) voor de Tuinwijkroute. We maken fietsstraten met meer ruimte voor groen en fietsparkeren. Het Willem van Noortplein krijgt een sterkere pleinfunctie met betere looproutes naar het Willem van Noortplantsoen.

De Pieter Nieuwlandstraat richten we ook in als fietsstraat, omdat deze straat een belangrijke schakel is tussen het Willem van Noortplein en het Eykmanplein. De Pieter Nieuwlandstraat is daarnaast onderdeel van het regionale fietsnetwerk van de provincie en de straat wordt veel gebruikt door fietsers.

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

Burgemeester en wethouders

Datum 23 mei 2025
Ons kenmerk 30265375



Overzicht van de verkeersroute votulast.

In januari 2025 stuurden we de raadsbrief Herinrichting Tuinwijkroute waarmee we u informeerden dat we in de buurt reacties gingen ophalen op het conceptplan.

Reacties
Er zijn ruim 150 reacties binnengekomen op het conceptplan. Veel bewoners zijn enthousiast over de plannen. Men is blij dat de maximumsnelheid omlaag gaat naar 30km/u en dat er meer groen en fietsparkeerplekken in de straten komen. Er zijn ook vragen en kritische geluiden. Deze gaan met name over de breedte van de stoep de Pieter Nieuwlandstraat, het (verwijderen van) hek rondom het Willem van Noortplantsoen, de verkeersveiligheid en autoparkeren. In het bijgevoegde reactieverslag kunt u hierover meer lezen.

Aanpassingen plan
Op basis van wat bewoners hebben gezegd, hebben we drie onderdelen van het plan aangepast:

1. Meer ruimte om elkaar te ontmoeten op de Pieter Nieuwlandstraat.
   We maken op een paar plekken kleine inhammen in de stoep. Dit gaat ten koste van een stukje groen, maar zo ontstaat er meer ruimte om te zitten, spelen en elkaar te ontmoeten. De stoep is namelijk belangrijk voor sociale contacten in de straat.

2. Extra autoparkeerplekken op de Antonius Matthaeuslaan.
   We voegen hier ongeveer 5 autoparkeerplekken toe. Hiervoor verdwijnen een paar fietsparkeerplekken.

3. Zachte overgang tussen plein en plantsoen.
   Nu staat er een hek om het Willem van Noortplantsoen. In ons eerste plan wilden we dit weghalen, om het plein en het plantsoen beter met elkaar te verbinden. Als vervanging van het hek plaatsen we op sommige plekke geen ‘zachte scheiding’, bijvoorbeeld met lage planten. Zo blijft het beschermde gevoel bestaan, maar krijgt het plein een opener karakter

Financiën
Het totale projectbudget is €8 miljoen. Hiervan wordt €1,2 miljoen gedekt vanuit het programma Duurzame bereikbaarheid (investeringsbudget MPB) en €5,8 miljoen vanuit het programma Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed. Hiermee is er voldoende budget voor het uitvoeren van de Willem van Noortstraat, de Antonius Matthaeuslaan, de Pieter Nieuwlandstraat en het Willem van Noortplein. In de parkeerbegroting is vanaf 2027 rekening gehouden met de inkomstenderving als gevolg van het opheffen van 28 betaald parkeerplaatsen. De overige op te heffen parkeerplaatsen dekken we vanuit het projectbudget. Het exacte aantal op te heffen autoparkeerplaatsen werken we nader uit. Er is een subsidie aangevraagd bij de provincie Utrecht van ca. €1 miljoen. Toekenning is nog niet zeker. Indien de subsidie niet (volledig) wordt toegekend keren we terug naar de basisvariant met als gevolg dat de Ingen Houszstraat niet opnieuw wordt ingericht en/of dat er wordt bespaard op groen. In de basisvariant kunnen we ook niet direct alle fietsparkeerplekken plaatsen, omdat er dan onvoldoende budget is voor het opheffen van autoparkeren. In dat geval behouden we nog ca. 30 autoparkeerplaatsen. Deze worden omgezet in fietsparkeerplaatsen, zodra er ruimte is binnen de 1%-regeling.

Vervolg
Met de vaststelling van het IPvE/FO gaan we de volgende fase in, het opstellen van het VO. Voordat we het VO laten vaststellen halen we nog één keer reacties op in de buurt. Wij informeren u per brief wanneer we het VO hebben vastgesteld. De start van de uitvoering staat gepland vanaf eind 2026.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,



Herinrichting Tuinwijkroute
visie, reacties en uitleg over het ontwerp

Samenvatting Integraal Programma van Eisen & Functioneel Ontwerp

Publicatiedatum mei 2025

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Inhoudsopgave

1. Visie 3

2. Reacties uit de buurt 5

3. Uitleg ontwerp Tuinwijkroute 6
3.1 Algemene uitleg ontwerp 6

4. Uitleg ontwerp Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan 8
4.1 Uitleg ontwerp Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan 10
4.2 Schetsen Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan 11
4.3 Doorsnedes Willem van Noortstraat 12
4.4 Doorsnedes Antonius Matthaeuslaan 13

5. Uitleg ontwerp Willem van Noortplein 14
5.1 Uitleg ontwerp Willem van Noortplein 15
5.2 Schetsen Willem van Noortplein 16
5.3 Doorsnedes Willem van Noortplein 17

6. Uitleg ontwerp Pieter Nieuwlandstraat 18
6.1 Uitleg ontwerp Pieter Nieuwlandstraat 19
6.2 Schetsen Pieter Nieuwlandstraat 20
6.3 Doorsnedes Pieter Nieuwlandstraat 21

7. Uitleg ontwerp Ingen Houszstraat/Juliusstraat 23
7.1 Uitleg ontwerp Ingen Houszstraat 24
7.2 Schetsen Ingen Houszstraat 25
7.3 Doorsnedes Ingen Houszstraat 26

Dit is een samenvatting van het Integraal Programma van Eisen (IPvE).
Het volledige IPvE kunt u opvragen door te mailen naar tuinwijkroute@utrecht.nl.

1. Visie

Utrecht is een van de snelst groeiende steden van Nederland en daarmee wordt de stad steeds drukker. Om deze drukte in de buitenruimte te kunnen verspreiden en de stad leefbaar te houden, werkt gemeente Utrecht aan verschillende projecten volgens het Mobiliteitsplan 2040. Hierin staan de doelen voor een goed verweven fietsnetwerk en het stimuleren van duurzame mobiliteit (voetgangers, fietsers en openbaar vervoer).

Een van deze projecten is de herinrichting van de Tuinwijkroute, waarbij de straten van de route worden ingericht als een comfortabele fietsroute waar de fietser de ruimte krijgt en de auto te gast is. Dagelijks worden de straten van de Tuinwijkroute al veel gebruikt door fietsers die van en naar het centrum, Overvecht en Noordoost gaan. Het aantal fietsers per dag op de Tuinwijkroute neemt naar verwachting ook nog aanzienlijk toe tot 6000 - 8000 per dag in 2030. Bij de Tuinwijkroute zien we kansen verschillende verkeersdeelnemers te mengen, dit sluit aan op de Fietsroute Om de Noord. Leefbaarheid, veiligheid en verblijfskwaliteit zijn hierin de basis van het ontwerp.

Naast een belangrijke fietsroute, draagt de herinrichting van de Tuinwijkroute ook bij aan het voetgangersnetwerk. Hierbij zijn de Willem van Noortstraat, het Willem van Noortplein en de Pieter Nieuwlandstraat onderdeel van een belangrijke stedelijke wandelverbinding. De groenstructuur die vanuit de Zaagmolenkade komt en doorloopt via het Willem van Noortplein naar het Majoor Bosshardtplantsoen staat aangemerkt als stedelijke groene wandelroute. Voor de plekken waar deze routes de Tuinwijkroute raken of overlappen, krijgt de voetganger meer ruimte en prioriteit.
Zoals in het Mobiliteitsplan 2040 wordt omschreven, wordt de nadruk gelegd op langzaam verkeer en bestemmingsverkeer, in plaats van doorgaand autoverkeer. Het afslagverbod bij de Kaatstraat en een nieuwe inrichting van de Fietsroute om de Noord en de Tuinwijkroute moeten zorgen voor een afname in het aantal auto’s. Door de rijbaan te versmallen ontstaat er meer ruimte voor groen, verblijven en fietsparkeren.

Omdat zowel gebruikers als veel bewoners afhankelijk zijn van de fietsparkeerplekken in de openbare ruimte, staat in het Mobiliteitsplan 2040 aangegeven dat er genoeg fietsparkeerplekken teruggebracht moeten worden bij de herinrichting. Op delen zal dit vanwege de beperkte ruimte betekenen dat er daarmee een afweging moet worden gemaakt tussen de hoeveelheid auto- en fietsparkeren.
Naast het auto- en fietsparkeren is ook groen een grote factor die om veel ruimte vraagt in de openbare ruimte. Vanuit diverse beleidstukken staat aangegeven dat het toevoegen van groen cruciaal is voor de leefbaarheid en klimaatbestendigheid van de stad. Daarbij wordt in de Visie Klimaatadaptatie beschreven dat voor comfortabel gebruik van de buitenruimte schaduwwerking essentieel is. Hierbij staan hoofdfietsroutes nog extra benoemd als plekken waar dit van belang is. Bij de herinrichting van de Tuinwijkroute is dan ook het streven om zo veel en groot mogelijke bomen te plaatsen om een comfortabele, leefbare en klimaatbestendige buitenruimte te creëren.

Vanwege de beperkte ruimte wordt zo veel mogelijk gekeken waar dubbelgebruik van de ruimte mogelijk is. Denk hierbij aan verlaagd groen, waardoor er bij regenval water in de plantvakken kan blijven staan of parkeerplekken op trottoir-niveau zodat bij afwezigheid van auto’s de parkeerplekken als breed trottoir kunnen worden gebruikt. Vanwege de vele ambities en wensen voor dezelfde ruimte moeten we keuzes maken over hoe we die het beste kunnen verdelen.

Daarbij is de openbare ruimte niet alleen van belang voor het parkeren van voertuigen of het lopen van A naar B, maar ook om te recreëren en sociaal contact te hebben met elkaar. Waar parken en plantsoenen belangrijke plekken zijn voor sport, spel en ontspanning, zorgen pleinen voor een ruimte waar verblijven en ontmoeten centraal staan.

Met de herinrichting van de Tuinwijkroute wordt het Willem van Noortplein dan ook gesitueerd als hart van de buurt. Op dit plein komen de hoofdgroenstructuur, de verschillende fiets- en wandelroutes en verschillende winkel- en horecafuncties samen op één plek. Dit is de plek waar bewoners elkaar ontmoeten, hun boodschappen doen en een praatje maken of sporten in het park. Daarom wordt het hele plein en plantsoen ingericht als één ruimte, waarbij de verblijfsfunctie prioriteit heeft boven de doorgaande fiets- en autoroutes. Dit houdt in dat de oversteekbaarheid en diversiteit aan functies voor voetgangers op het plein minstens zo belangrijk is als de doorrijdbaarheid voor fietsers en auto’s. Het groen op het plein zorgt voor een comfortabele plek om te ontmoeten en te verblijven.

De Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan blijven functioneren als hoofdroute voor auto- en busverkeer, maar worden ingericht met meer ruimte voor de fiets. Om te zorgen dat er niet te veel hinder is van te hard rijdend verkeer zal in de volgende fase onderzocht worden welke snelheidsbeperkende maatregelen kunnen worden gebruikt. Hierbij houden we rekening met de al bekende trillingshinder op de route. Omdat in de Willem van Noorstraat en Pieter Nieuwlandstraat nu nog weinig bomen aanwezig zijn, zullen deze straten een substantiële hoeveelheid bomen erbij krijgen. In de Ingen Houszstraat en de Antonius Matthaeuslaan wordt ook extra groen toegevoegd.

Wat betreft het materiaalgebruik is het uitgangspunt dat de aanleg, het beheer en het onderhoud, zo veel mogelijk circulair worden. Binnen de randvoorwaarden van tijd, geld en kwaliteit maken we de meest duurzame keuzes.

2. Reacties uit de buurt

In december 2023 hebben we op straat en bij een inwonersbijeenkomst vragen gesteld. Bewoners en gebruikers lieten weten wat hun ervaringen zijn en wat zij als goede punten en verbeterpunten zien op de route. Verder konden bewoners tijdens de inloopbijeenkomst vragen stellen en ideeën aandragen voor de route.

Verkeer
Verschillende bewoners zeiden dat oversteken met de fiets of te voet vaak onprettig is, met name rond het Willem van Noortplein. Auto's rijden vaak (te) hard en het kruispunt bij het Willem van Noortplein/ Pieter Nieuwlandstraat voelt onoverzichtelijk.

- Bewoners stelden voor om rijbanen te versmallen, fietspaden te verbreden en een maximale snelheid van 30 kilometer per uur in te voeren.
- Bewoners hebben een duidelijke wens om het oversteken veiliger te maken. Bijvoorbeeld door het gebruik van middeneilanden en voor de Albert Heijn een zebrapad.
- Sommige bewoners gaven het idee mee om in sommige straten eenrichtingsverkeer in te stellen, met als doel rustigere straten.
- Bewoners geven aan de wens te hebben voor het verwijderen van het verkeerslicht op de kruising van de Antonius Matthaeuslaan en de B.F. Suermanstraat. Wij sluiten ons aan bij deze wens. Sinds het voorjaar van 2024 is het verkeerslicht al minder in gebruik.
- Fietsparkeren is een belangrijk thema tijdens het participatieproces. Er is behoefte aan extra plekken, met name ter hoogte van studentenhuizen.
- Over parkeren zijn een aantal reacties binnengekomen. Het merendeel van de reacties gaat over dat men graag zo veel mogelijk plekken wil behouden. Er zijn ook bewoners die hebben aangegeven het niet erg te vinden als er een aantal autoparkeerplekken verdwijnen, als daar bijvoorbeeld groen voor terugkomt.

Groen
Groen is een veelgenoemd thema door bewoners. Men stelt voor om bomen toe te voegen (met name op de Pieter Nieuwlandstraat en het Willem van Noortplantsoen) en het vergroten van boomspiegels. Een ander voorstel is om geveltuintjes te plaatsen. Ook doen bewoners de suggestie voor groene parkeerplaatsen.

Pleinfunctie
De omgeving heeft de wens om het Willem van Noortplein een duidelijkere 'pleinfunctie' te geven. Wij delen deze wens.

3. Uitleg ontwerp Tuinwijkroute

In dit hoofdstuk geven we uitleg bij het eerste ontwerp (Functioneel Ontwerp) van de Tuinwijkroute. We beschrijven hoe we tot zover de ontwerpkeuzes hebben gemaakt. Een aantal ontwerpkeuzes maken we pas in latere ontwerpen. De afwegingen en voorkeuren lichten we wel in dit hoofdstuk toe.
Na de algemene uitleg over het ontwerp geven we de uitleg verder per straat: de Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan, het Willem van Noortplein, de Pieter Nieuwlandstraat en de Ingen Houszstraat.

3.1 Algemene uitleg ontwerp

Hieronder beschrijven we de ontwerpkeuzes die voor de hele route gelden.

Lagere maximumsnelheid
Om de snelheid van de weggebruikers op de route te verlagen nemen we verschillende maatregelen. We verlagen op de hele route de maximaal toegestane snelheid van 50 km/u naar 30 km/u. Daarbij versmallen we de wegen. En waar het kan maken we de parkeerplaatsen op dezelfde hoogte als de stoep, waardoor de rijbaan smaller lijkt. Door het versmallen van de weg is de verwachting dat mensen minder hard rijden. Maar op een paar plekken is er een lange rechte weg, waardoor we misschien nog extra maatregelen nemen. In de volgende fase (het voorlopig ontwerp) maken we hier een keuze in.

Oversteken
Voor een goede buitenruimte is het belangrijk dat mensen de straten makkelijk en veilig kunnen oversteken. Dit hangt samen met de hoeveelheid verkeer in de straat en de snelheid waarmee er wordt gereden. In 30 km/u-straten leggen we in principe geen zebrapaden aan. Het verkeer zou daar langzaam genoeg moeten rijden, zodat mensen overal kunnen oversteken. Op enkele belangrijke of drukkere plekken nemen we nog extra maatregelen om het oversteken te verbeteren. Denk aan middeneilanden, waardoor mensen maar 1 rijbaan per keer oversteken. Op kruisingen met zijstraten laten we de stoep langs de Tuinwijkroute doorlopen.
Dat zorgt ervoor dat iedereen op deze route voorrang heeft, ook voetgangers. En het zorgt ervoor dat de fietsroutes herkenbaar zijn. Op het Willem van Noortplein is vanwege de pleinfunctie het oversteken nog meer van belang. Hier gaan we bij de uitleg van het ontwerp van het Willem van Noortplein verder op in.

Functiestrook
Net als bij de Fietsroute Om de Noord maken we ook op de Tuinwijkroute gebruik van functiestroken. Dit zijn de stroken die tussen de rijbaan en de stoep liggen, waar ruimte is voor parkeerplaatsen, fietsenrekken en bomen en planten. We kijken hoe de verschillende functies op een gebalanceerde manier een plek krijgen. Daarbij houden rekening met de verschillende behoeftes van de bewoners.

Parkeren
In totaal verwachten we ongeveer 50 tot 70 parkeerplaatsen te moeten opheffen voor het ontwerp van de Tuinwijkroute. Deze ruimte hebben we nodig voor extra groen, met name bomen, en voor de grote hoeveelheid geparkeerde fietsen waar we ruimte aan willen bieden. Door opheffen van parkeerplaatsen neemt de parkeercapaciteit in de rayons Tuinwijk Noord e.o. en Vogelenbuurt af. Het aantal op te heffen parkeerplaatsen ten opzichte van de totale capaciteit in de rayons is klein. Toch zal de parkeerdruk in de directe omgeving in eerste instantie waarschijnlijk iets toenemen. We dempen dit effect zo veel mogelijk door het maximale aantal vergunningen in de omgeving te verlagen. Mensen die al een vergunning hebben houden deze. Voor nieuwe vergunningsaanvragen kan men op een wachtrij belanden.

Om de voetganger ruimte te geven op de route maken we de autoparkeerplaatsen waar mogelijk op dezelfde hoogte als de stoep. Zo hebben voetgangers meer ruimte als er geen auto’s geparkeerd staan. Dit is te zien als dubbelgebruik van de (beperkte) ruimte. Tussen de autoparkeerplaatsen en de rijbaan maken we voldoende afstand, zodat fietsers veilig langs geparkeerde auto’s kunnen.

Groen
In het ontwerp planten we er ongeveer 40 tot 50 bomen bij. Verder kiezen we voor een mix van verschillende bomen en planten. Dit draagt bij aan een sterk en veerkrachtig ecosysteem. In dit ontwerp kappen we geen bomen. Door verdere uitwerking kan het voorkomen dat zowel de aan te planten als de te kappen bomen nog verandert in de volgende fase.

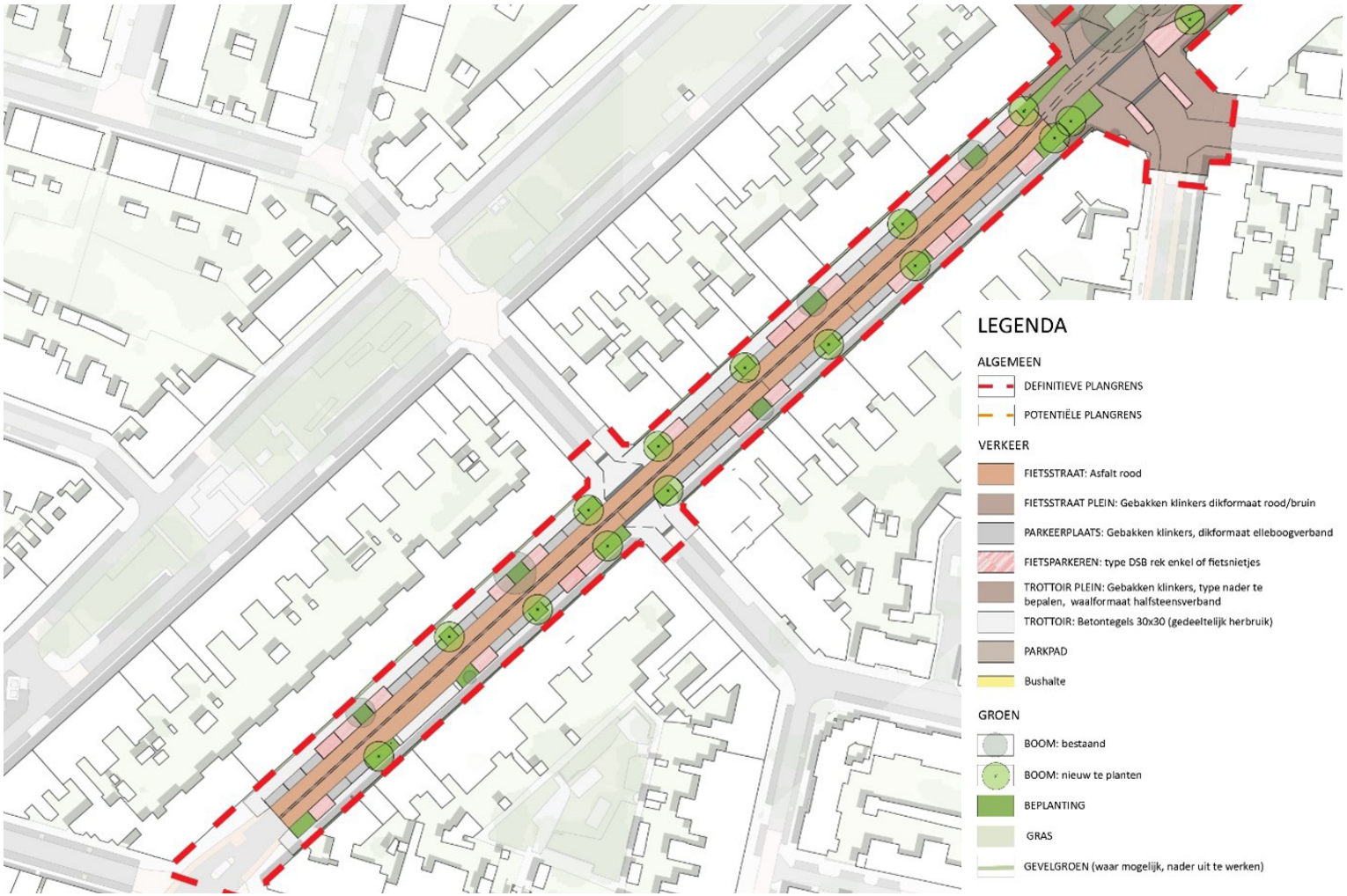
We verwachten voldoende budget te hebben om de groenambities te kunnen invullen. We hebben een aanvraag gedaan voor een subsidie van de provincie. Als we deze subsidie krijgen, hebben we voldoende budget om op alle straten hoogwaardig groen toe te passen.

Tweerichtingsverkeer
Naar aanleiding van de opgehaalde reacties eind 2023 hebben we gekeken naar verschillende mogelijkheden voor verkeerscirculatie binnen Tuinwijk. Hierin zijn de voor- en nadelen tegen elkaar afgewogen en hebben we gekozen om op alle straten tweerichtingsverkeer te houden.

Bushaltes
De bushalte op de Willem van Noortstraat blijft ongeveer op dezelfde plek en maken we langer. Vanuit het project Fietsroute Om de Noord werd overwogen deze bushalte te verschuiven naar de Adelaarstraat. Dit doen we niet, omdat we hier niet genoeg redenen voor zien. In het voorlopig ontwerp van Fietsroute Om de Noord (naar verwachting begin 2025) zal de exacte locatie van de bushalte worden vastgelegd. De bushalte tegenover de Albert Heijn (richting de Adelaarstraat) komt tegenover restaurant Badhuis, ter hoogte van de andere bushalte. We kunnen de weg hier smaller maken. Daardoor komt de bushalte richting de Antonius Matthaeuslaan enkele meters verder van de gebouwen af te liggen dan nu. De bushokjes op het Willem van Noortplein komen daarmee ook iets verder van de gevels af te staan.

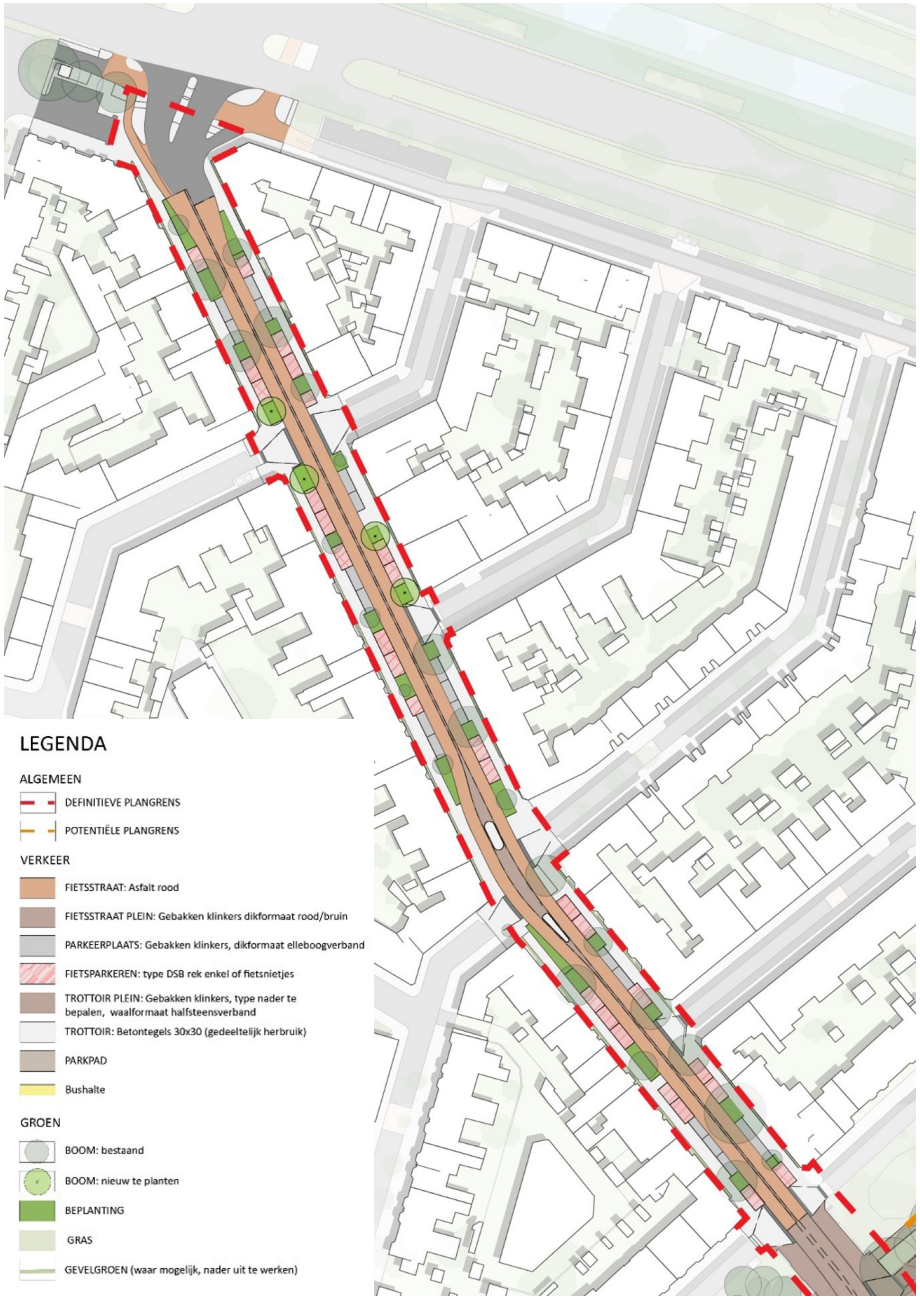
Bijzonder verkeer
Het is een eis dat bussen, nood- en hulpdiensten, vuilniswagens, verhuiswagens en overig laad- en losverkeer goed gebruik kunnen maken van (delen van) de route.

4. Uitleg ontwerp Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan



Kaart 2.1. Ontwerpkaart Willem van Noortstraat.

We maken van de Willem van Noortstraat een fietsstraat, met rood asfalt. Er komen verspreid door de straat 14 nieuwe bomen bij. Er komen 22 fietsparkeerplekken, waarvan 6 nieuw. Er blijven nog 35 autoparkeerplekken over.
Deze aantallen kunnen nog iets veranderen in de volgende ontwerpen.



Kaart 2.2. Ontwerpkaart Antonius Matthaeuslaan.

We maken van de Antonius Matthaeuslaan een fietsstraat, met rood asfalt. Er komen verspreid door de straat 5 nieuwe bomen bij. Er komen 24 fietsparkeerplekken, waarvan 9 nieuw. Er blijven nog 25 autoparkeerplekken over. Deze aantallen kunnen nog iets veranderen in de volgende ontwerpen.

4.1 Uitleg ontwerp Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan

De ontwerpkeuzes voor de inrichting van het plein zijn hieronder beschreven.

Wegindeling

- We geven de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaeuslaan dezelfde wegindeling als de Adelaarstraat krijgt in de aanleg van de Fietsroute om de Noord.
- De weg krijgt de uitstraling van een 30 kilometer per uur fietsstraat: twee stroken rood asfalt en een middenstrook in afwijkend materiaal. De Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan zijn busroutes, dus we passen de afmetingen hierop aan.
- De weg van 6,50 meter biedt ruimte voor twee bussen die elkaar passeren. De breedte is ingedeeld in twee rijbanen van 3,00 meter breed en een rijbaanscheiding van 0,50 meter, waar je overheen kan rijden. Op de rijbaan is ruimte voor drie fietsers naast elkaar. Fietsers kunnen elkaar inhalen op hun eigen weghelft.
- De stoepen in de Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan worden minimaal 1,80 meter breed en 2,20 meter waar mogelijk.

Verkeer

- Het verkeer op de Tuinwijkroute heeft voorrang op de zijstraten.
- Het verkeerslicht op de Antonius Matthaeuslaan, ter hoogte van de B.F. Suermanstraat, halen we weg. Er blijft wel een middeneiland voor voetgangers.
- Oversteken kan overal op een straat met een maximale snelheid van 30 kilometer per uur. Op regelmatige afstand maken we ruimte voor een overzichtelijke en veilige oversteek, te herkennen aan noppentegels voor mensen met een (fysieke) beperking.

Parkeren

- Parkeerplaatsen in de Willem van Noortstraat verhogen we naar stoephoogte. Wanneer de parkeerplek niet in gebruik is, is er meer ruimte op de stoep.
- Parkeerplaatsen op de Antonius Matthaeuslaan blijven op dezelfde hoogte als de rijbaan.
- Parkeerplaatsen voor deelauto’s, gehandicaptenparkeerplaatsen en oplaadpunten (met elektrische laadpaal) blijven bestaan. Als we ze niet op dezelfde plek kunnen houden, plaatsen we ze zo dichtbij mogelijk.
- Er komen in de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaeuslaan veel meer fietsenrekken. Er zijn nu niet genoeg rekken voor het grote aantal geparkeerde fietsen in die straten.

Openbaar vervoer

- De bushalte op de Willem van Noortstraat moet in de nieuwe inrichting geschikt zijn om een bus van 18 meter lengte te laten stoppen.

Groen en water

- We sluiten de Willem van Noortstraat aan op een hemelwaterafvoer (afvoer van regen).
- De parkeerplaatsen op de Antonius Matthaeuslaan worden waterdoorlatend. Zo kan de regen bij zware buien goed weg, de grond in. Dit is nodig, omdat de weg wat lager ligt.
- We planten de bomen op de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaeuslaan op dezelfde manier als op de Adelaarstraat. Hierdoor komen er veel meer bomen bij in de Willem van Noortstraat. De Antonius Matthaeuslaan vullen we aan met nieuwe bomen, om het weer meer de uitstraling van een laan te geven.

4.2 Schetsen Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan

In deze paragraaf is alleen een schets van de Willem van Noortstraat opgenomen.
Het beeld dat we met de schetsen laten zien is voor de Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan hetzelfde.



Afbeelding 2.1. Schets van de Willem van Noortstraat nu.

Op de schets van de Willem van Noortstraat in de huidige situatie is een brede grijze rijbaan met aparte fietsstroken getekend.
Aan beide kanten van de rijbaan staan geparkeerde fietsen en auto's.
Op de schets zijn een paar bomen zichtbaar.
De precieze maten zijn te vinden bij de doorsnedes van de Willem van Noortstraat in de volgende paragraaf.



Afbeelding 2.2. Schets van het nieuwe ontwerp van de Willem van Noortstraat.

Op de schets van de Willem van Noortstraat met het nieuwe ontwerp is een rode rijbaan getekend met in het midden een rijbaanafscheiding in een ander materiaal als de rijbaan. De fietsstroken zijn weggehaald en fietsers en auto's rijden op dezelfde baan.
Aan beide kanten van de weg staan auto's en fietsen geparkeerd.
Tussen de parkeervakken is ruimte gemaakt voor bomen en groen.
De precieze maten zijn te vinden bij de doorsnedes van de Willem van Noortstraat in de volgende paragraaf.

4.3 Doorsnedes Willem van Noortstraat

De Willem van Noorstraat heeft verschillende breedtes. Deze breedte van de straat verschilt tussen de 18,05 en 18,15 meter.
We laten hier de doorsnede van 18,05 meter zien.



Afbeelding 2.3. Doorsnede van de Willem van Noortstraat nu en in het nieuwe ontwerp.

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

- De weg is een rijbaan van 6 meter breed met aan beide kanten een fietsstrook van 1,45 meter. De weg wordt een fietsstraat van 6,50 meter breed.
- Aan beide kanten van de weg zijn parkeervakken. Deze zijn nu 2 meter breed en worden 2,20 meter breed.
- Deze parkeervakken komen in een zogenoemde functiestrook van 3,20 meter. In deze strook komen ook het fietsparkeren, bomen en ander groen.

Aan beide kanten van de straat ligt een stoep. Aan de kant van de straat met de even huisnummers is deze 2,60 meter breed en aan de kant met de oneven huisnummers is deze 2,55 meter breed. De stoep wordt iets smaller, om ruimte te maken voor geveltuinen. In het nieuwe ontwerp wordt de stoep aan de kant met de even huisnummers 2,10 meter breed en is er ruimte voor een geveltuin van ongeveer 45 centimeter. Aan de kant met de oneven nummers wordt de stoep 2,20 meter breed en is er ruimte voor een geveltuin van 40 centimeter.

4.4 Doorsnedes Antonius Matthaeuslaan

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



Afbeelding 2.5. Doorsnede van de Antonius Matthaeuslaan nu en in het nieuwe ontwerp.

Op de doorsnede van de Antonius Matthaeuslaan verandert het volgende:

- De weg is nu 5,20 meter breed met aan beide kanten een fietsstrook van 1,45 meter. De weg wordt een fietsstraat van 6,50 meter breed.
- De parkeerplaatsen zijn nu 2 meter breed worden 2,20 meter breed.
- Deze parkeervakken komen in een zogenoemde functiestrook van 3 meter, aan beide kanten van de weg. In deze strook komen ook het fietsparkeren, bomen en ander groen.
- Tussen de parkeervakken en de gevel aan de kant met even huisnummers ligt een stoep van 3,00 meter breed. Aan de kant van de straat met de oneven huisnummers is de stoep tussen de groenstrook en de gevel 2,80 meter breed. De stoep wordt aan de kant met de even huisnummers 2,20 meter breed en aan de kant met de oneven nummers 2,10 meter breed. Aan beide kanten van de straat is er ruimte voor een geveltuin van ongeveer 50 centimeter.

5. Uitleg ontwerp Willem van Noortplein



Kaart 3.1. Ontwerpkaart Willem van Noortplein.

We maken van het Willem van Noortplein een plein met andere bestrating. Er komen verspreid over het plein 2 nieuwe bomen bij.
Aan de kant van het Badhuis komen 3 nieuwe groenvakken. Bij de winkels komen fietsparkeerplekken.
Er komen geen autoparkeerplekken op het plein.
Deze aantallen kunnen nog iets veranderen, in de volgende ontwerpen.
De bushaltes liggen tegenover elkaar tussen de Ingen Houszstraat en de Pieter Nieuwlandstraat.
In het Willem van Noortplantsoen komen looppaden.

5.1 Uitleg ontwerp Willem van Noortplein

Voor het ontwerp hebben vanuit verschillende experts gekeken naar wat gewenst is voor het Willem van Noortplein. Zij zien allemaal het Willem van Noortplein als het “hart van de buurt’. Op dit plein komen fietsen, wandelen, winkelen, horeca en groen samen. Daarbij geeft de architectuur van de bestaande gebouwen de plek karakter en sfeer. Om het plein tot buurthart en belangrijk plein om te vormen, is het noodzakelijk dat verblijven en recreëren meer een plek krijgt. Daarom wordt de voetganger de belangrijkste gebruiker op het plein. Het doorgaande verkeer wordt minder belangrijk. De ontwerpkeuzes voor de inrichting van het plein zijn als volgt:

Openbare ruimte

- Het Willem van Noortplein is een bijzondere plek die vraagt om een bijzondere openbare ruimte. Het is een uitzondering in het Handboek Openbare Ruimte. Omdat het een plein is, is de openbare ruimte anders dan in gewone straten. We kunnen dus klinkers gebruiken, in plaats van asfalt. En andere bomen en planten dan in de straten eromheen.
- Het gehele plein en plantsoen richten we in als één ruimte, waarbij verblijven belangrijker is dan de doorgaande fiets- en autoroutes. Dat betekent dat we de ruimte meer richten op voetgangers, onder andere met voldoende mogelijkheden om over te steken. Het doel is om het doorgaande autoverkeer minder dominant te maken en de fietser en voetganger de ruimte te geven.
- Op het hele Willem van Noortplein komt één type bestrating, zowel op de stoepen als op de rijbaan.
- We willen meer verbinding maken tussen het plein en de gebouwen eromheen. Nu staan de gebouwen nog ‘naast’ het plein. Door de stoepen voor de gebouwen breder te maken en als plein in te richten, komen de gebouwen meer ‘aan’ het plein te staan.
- We maken van de Willem van Noortbrug een duidelijke toegang naar het plein.
- We halen het hek om het Willem van Noortplantsoen weg. Zo krijgt het plantsoen een open karakter en meer verbinding met de rest van het plein. We leggen nieuwe looppaden aan in het plantsoen, zodat je vanaf het plein er makkelijk doorheen loopt.
- In de volgende fase wordt onderzocht of het plantsoen op sommige plekken met lage beplanting kan worden aangevuld voor de veiligheid.

Wegindeling

- Ondanks dat dit vooral een plein wordt, houden we wel dezelfde wegindeling aan als op de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaeuslaan. Dat betekent een breedte van 6,50 meter. Dat is breed genoeg voor twee bussen.
- Bij de bushalte maken we extra ruimte, zodat een fietser nog langs de bus kan.
- De rijbaan schuiven we meer naar het plantsoen. Zo ontstaat er meer ruimte bij de winkels, waardoor we er meer een verblijfsplek met meer groen van kunnen maken. De bestaande bomen zijn leidend in de nieuwe inrichting.

Parkeren

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

Openbaar vervoer

- De bushalte richting het centrum verplaatsen we meer richting de Willem van Noortbrug, tegenover de bestaande bushalte richting de Kardinaal de Jongweg.

5.2 Schetsen Willem van Noortplein



Afbeelding 3.2. Schets van het Willem van Noortplein nu.

Op de schets van het Willem van Noortplein in de huidige situatie is een grijze rijbaan met aparte fietsstroken getekend.
Op de rijbaan aan de kant van het plantsoen stopt een bus bij de bushalte. Tussen de rijbanen is een middenberm met daarop 3 bloembakken.

Achter de bushalte ligt het Willem van Noortplantsoen met daaromheen een hek. Aan de kant van de winkels staan fietsen op de stoep geparkeerd. De precieze maten zijn te vinden bij de doorsnedes van het Willem van Noortplein in de volgende paragraaf.

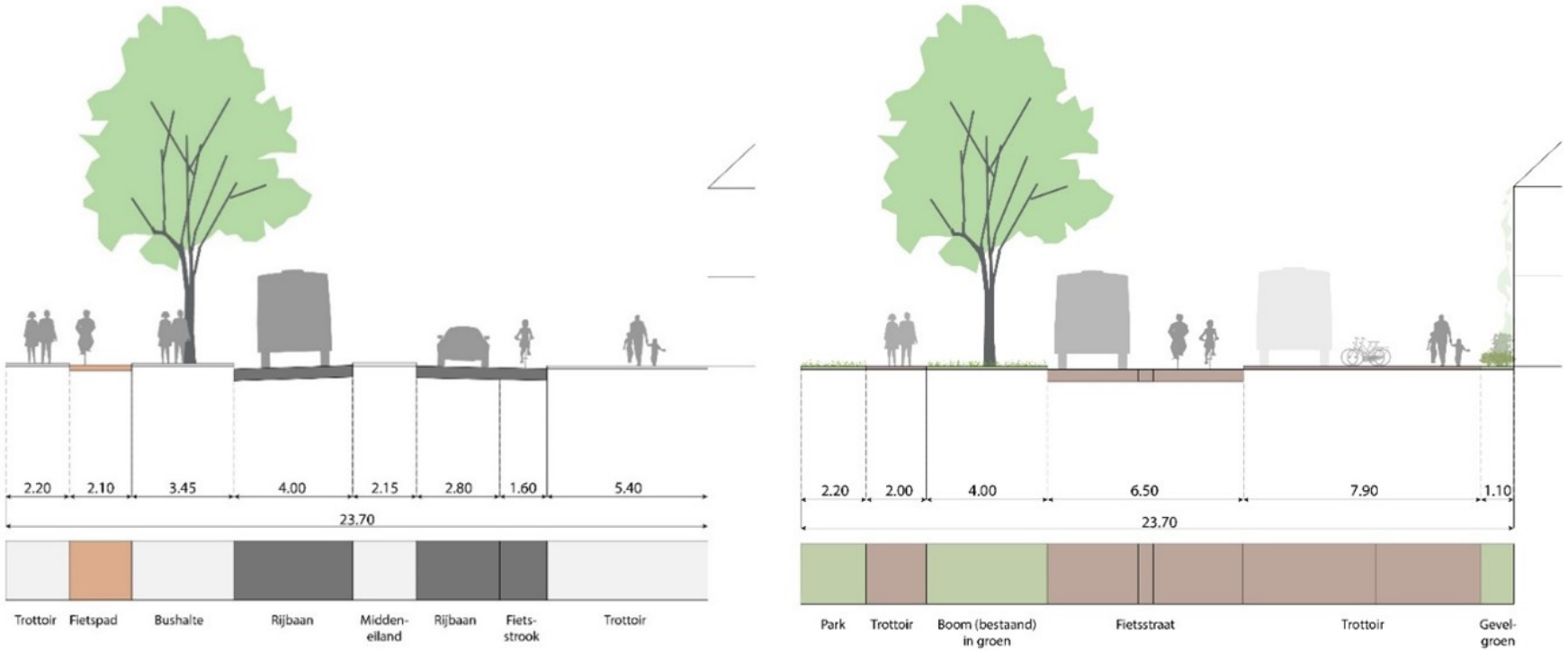


Afbeelding 3.3. Schets van het nieuwe ontwerp van het Willem van Noortplein.

Op de schets van het Willem van Noortplein met het nieuwe ontwerp is een rijbaan getekend. De fietsstroken en middenberm zijn weggehaald. De rijbaan loopt over in de stoep, zodat het één ruimte wordt. Achter de rijbanen ligt het Willem van Noortplantsoen. Het hek is weggehaald waardoor het plantsoen ook vanaf deze kant van het plantsoen bereikbaar is.

Op het deel van het plein bij de winkels zijn fietsparkeerplekken gecreëerd met fietsnietjes. Ook is er een boom getekend aan de kant van de winkels. De precieze maten zijn te vinden bij de doorsnedes van het Willem van Noortplein in de volgende paragraaf.

5.3 Doorsnedes Willem van Noortplein



Afbeelding 3.4. Doorsnede van het Willem van Noortplein nu en in het nieuwe ontwerp.

In de doorsnede van het Willem van Noortplein verandert het volgende:

- De weg heeft een middeneiland van 2,15 meter breed. Aan de kant van winkel is een rijbaan van 2,80 meter breed met een fietsstrook van 1,60 meter. Aan de kant van het Willem van Noortplantsoen is een rijbaan van 4,00 meter breed. Naast de rijbaan ligt een strook met daarin de bushalte en groen. Deze is 3,45 meter breed. Naast deze strook ligt een fietspad van 2,10 meter breed. De weg wordt een fietsstraat van 6,50 meter breed.
- Aan de kant van de gebouwen is de stoep 5,40 meter. Dit wordt een stoep van 7,90 meter breed. Op de stoep komt er ruimte voor laden en lossen en fietsparkeren. Tussen de stoep en de gevel is er ruimte voor gevelgroen met een breedte van 1,10 meter.
- Tussen het fietspad en het Willem van Noortplantsoen is een stoep van 2,20 meter breed. Hier komt een groenstrook van 4,00 meter breed. Daarnaast komt een stoep van 2,00 meter die overgaat in het Willem van Noortplantsoen.

6. Uitleg ontwerp Pieter Nieuwlandstraat



Kaart 4.1. Ontwerpkaart Pieter Nieuwlandstraat.

We maken van de Pieter Nieuwlandstraat een fietsstraat met rood asfalt. Er komen verspreid door de straat 18 nieuwe bomen bij. Er komen 25 fietsparkeerplekken, waarvan 7 nieuw. Er blijven nog 66 autoparkeerplekken over.
Deze aantallen kunnen nog iets veranderen, in de volgende ontwerpen.

6.1 Uitleg ontwerp Pieter Nieuwlandstraat

Het deel van de Pieter Nieuwlandstraat tussen de Van Swindenstraat en de Kardinaal de Jongweg werken we in de volgende ontwerpen verder uit. De ontwerpkeuzes voor de inrichting van de straat zijn als volgt:

Wegindeling

- De weg blijft ongeveer gelijk met 4,80 meter breed. Hierbij leggen we rood asfalt van 4,00 meter breed aan, met aan beide kanten van het asfalt 0,40 meter klinkers.

Verkeer

- Oversteken mag in principe overal in 30 km/u-gebied, maar op regelmatige afstand maken we een overzichtelijke oversteek.

Parkeren

- Op enkele plekken halen we parkeerplaatsen weg, om nieuwe bomen te plaatsen. Omdat er een grote hoeveelheid kabels en leidingen in de stoep ligt, kunnen we langs de huidige parkeerplaatsen geen bomen te planten.
- Parkeervakken maken we op de Pieter Nieuwlandstraat op dezelfde hoogte als de weg. Vanwege de lage ligging ten opzichte van de omliggende straten, is het met grote regenbuien belangrijk dat er zo veel mogelijk water op straat kan worden opgevangen. Zo voorkomen we verdere wateroverlast.
- Met de aanleg van een fietsstraatprofiel gaan we in de Pieter Nieuwlandstraat ook extra fietsenrekken en groen plaatsen. Groen en fietsparkeren voegen we toe op de brede stoepen.

Water en groen

- De Pieter Nieuwlandstraat heeft bij grote regenbuien ook meer ruimte nodig om water af te voeren. Daarom onderzoeken we of we hier verlaagd groen kunnen aanleggen. De mogelijkheden hiervoor werken we uit in een later ontwerp.
- We sluiten de Pieter Nieuwlandstraat aan op een hemelwaterafvoer (afvoer van regen).

6.2 Schetsen Pieter Nieuwlandstraat



Afbeelding 4.1. Schets van de Pieter Nieuwlandstraat nu.

Op de schets van de Pieter Nieuwlandstraat in de huidige situatie is een grijze rijbaan met aparte fietsstroken getekend.
Aan beide kanten van de rijbaan staan geparkeerde fietsen en auto's.
Op de schets zijn een paar bomen zichtbaar.
De precieze maten zijn te vinden bij de doorsnedes van de Pieter Nieuwlandstraat in de volgende paragraaf.

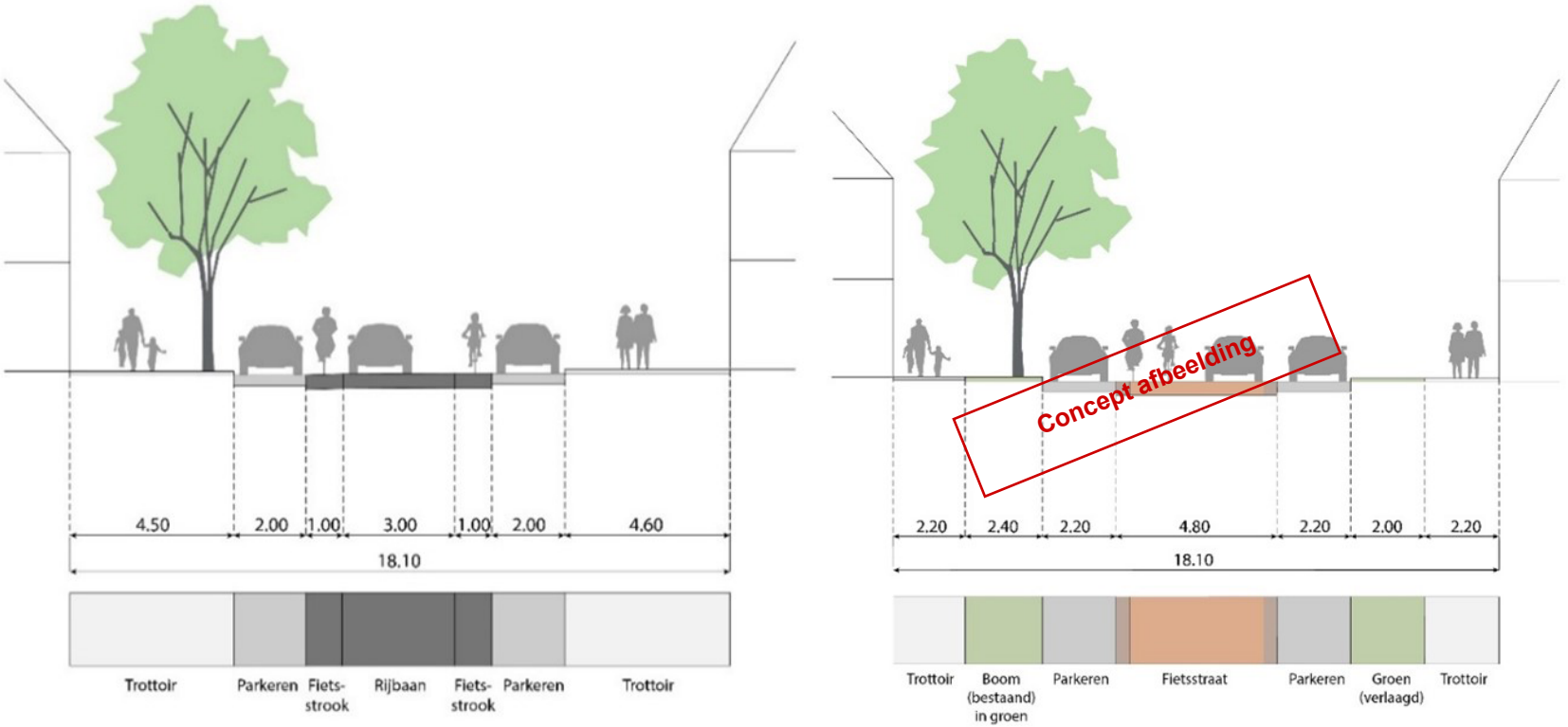


Afbeelding 4.2. Schets van het nieuwe ontwerp van de Pieter Nieuwlandstraat.

Op de schets van de Pieter Nieuwlandstraat met het nieuwe ontwerp is een rode rijbaan getekend. De fietsstroken zijn weggehaald en fietsers en auto's rijden op dezelfde baan.
Aan beide kanten van de weg staan auto's geparkeerd. Tussen de parkeervakken is ruimte gemaakt voor bomen en groen.
De precieze maten zijn te vinden bij de doorsnedes van de Pieter Nieuwlandstraat in de volgende paragraaf.

6.3 Doorsnedes Pieter Nieuwlandstraat

De Pieter Nieuwlandstraat heeft verschillende breedtes. De breedte van de straat verschilt tussen de 18,10 meter en 16,05 meter. Van beide breedtes is een doorsnede gemaakt. Doorsnede 1 is met een breedte van 18,10 meter en doorsnede 2 is met een breedte van 16,05 meter.



Afbeelding 4.3. Doorsnede 1 van de Pieter Nieuwlandstraat nu en in het nieuwe ontwerp.

Op de eerste doorsnede van de Pieter Nieuwlandstraat verandert het volgende:

- De weg is een rijbaan van 3,00 meter breed met aan beide kanten een fietsstrook van 1,00 meter. De weg wordt een fietsstraat van 4,80 meter breed.
- Aan beide kanten van de weg zijn parkeervakken. Deze zijn nu 2 meter breed en worden 2,20 meter breed.
- Naast de parkeervakken komt aan beide kanten van de straat een groenstrook. Aan de kant van de even huisnummers wordt de groenstrook 2,40 meter breed, met bomen erin. Aan de kant van de weg met de oneven huisnummers komt er laag groen in de groenstrook. Deze groenstrook is 2,00 meter breed.
- Tussen de parkeervakken en de gevels ligt er nu aan beide kanten van de straat een stoep. Aan de kant van de straat met de even huisnummers is deze 4,50 meter breed en staan er ook bomen op de stoep. Aan de kant met de oneven huisnummers is de stoep 4,60 meter breed. Tussen de nieuwe groenstroken en de gevels komt de nieuwe stoep. Deze is aan de even kant van de straat ongeveer 2,45 meter en aan de oneven kant 2,25 meter breed.

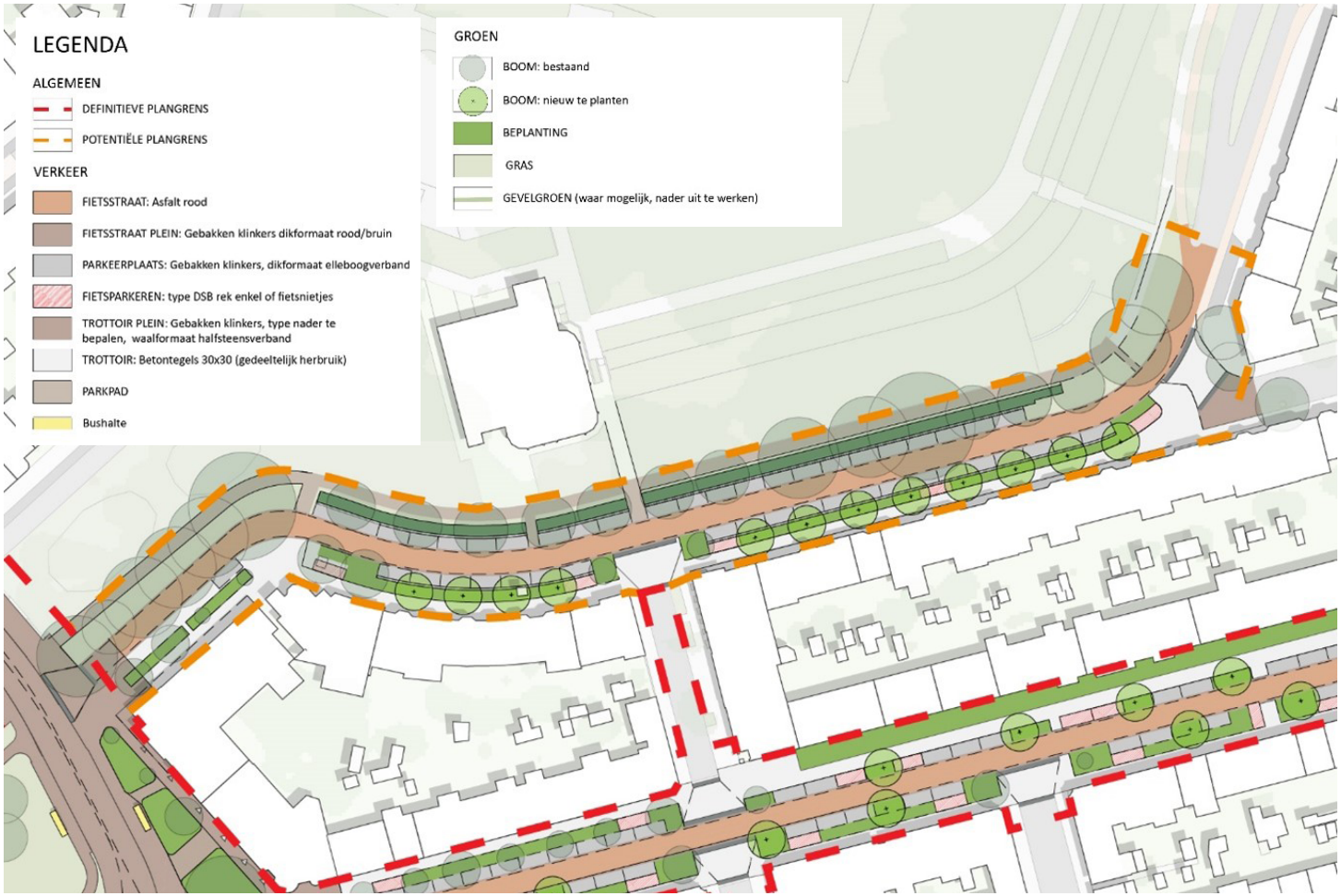


Afbeelding 4.4. Doorsnede 2 van de Pieter Nieuwlandstraat nu.

Op de tweede doorsnede van de Pieter Nieuwlandstraat verandert het volgende:

- De weg is een rijbaan van 3,00 meter breed met aan beide kanten een fietsstrook van 1,00 meter. De weg wordt een fietsstraat van 4,80 meter breed.
- Aan beide kanten van de weg zijn parkeervakken. Deze zijn nu 2 meter breed en worden 2,20 meter breed. Ze komen in een strook, waarin ruimte is voor autoparkeren, fietsparkeren en bomen.
- Naast deze strook komt er aan de kant van de weg met de oneven huisnummers een groenstrook van 2,35 meter.
- Aan de kant met de oneven huisnummers is de stoep nu 4,50 meter breed. Die wordt 2,25 meter breed.
- Aan de kant met de even huisnummers gaat de stoep van 2,55 meter breed naar 2,25 meter.

7. Uitleg ontwerp Ingen Houszstraat/Juliusstraat



5.1. Ontwerpkaart Ingen Houszstraat.

We maken van de Ingen Houszstraat een fietsstraat, met rood asfalt. Er komen verspreid door de straat 12 nieuwe bomen bij. Er komen 6 fietsparkeerplekken. Er blijven nog 45 autoparkeerplekken over. Deze aantallen kunnen nog iets veranderen in de volgende ontwerpen.

We verwachten bij de herinrichting ook de Ingen Houszstraat opnieuw te kunnen inrichten. We hebben een aanvraag gedaan voor een subsidie van de provincie. Als we deze subsidie krijgen, hebben we voldoende budget om ook de Ingen Houszstraat mee te nemen.
De Juliusstraat is voor het grootste deel geen onderdeel meer van het project, omdat we aansluiten op het bestaande kruispunt. Daardoor is er geen reden om de straat verder te veranderen.

7.1 Uitleg ontwerp Ingen Houszstraat

De ontwerpkeuzes voor de inrichting van de straat zijn als volgt:

Wegindeling

- Op de Ingen Houszstraat ligt nu een rijbaan die relatief breed is voor het huidige gebruik. De wegindeling sluit niet meer aan bij de nieuwe 30 km/u-straat. We versmallen de rijbaan naar 4,80 meter, waardoor meer ruimte ontstaat voor bomen, groen en fietsparkeren.
- De trottoirs in de Ingen Houszstraat worden in standaard materialen uitgevoerd.

Verkeer

- Om de voetganger ruimte te bieden en de looproutes tussen het Willem van Noortplein en het Majoor Bosshardtplantsoen te verbeteren, verwijderen we de haakse parkeervakken bij het begin van de Ingen Houszstraat.

Parkeren

- We maken de parkeerplekken op dezelfde hoogte als de stoep. Wanneer er geen gebruik wordt gemaakt van de parkeerplek, kan men de ruimte gebruiken als verblijfsruimte.

Groen

- We planten extra groen en bomen aan de kant van de woningen.

7.2 Schetsen Ingen Houszstraat



Afbeelding 5.1. Schets van de Ingen Houszstraat nu.

Op de schets van de Ingen Houszstraat in de huidige situatie is een grijze rijbaan met aparte fietsstroken getekend. Ook is er een middenberm. Aan de kant met de woningen staat een rij met geparkeerde auto's en een enkele boom. Aan de overkant is een groene haag met bomen, met daarachter de bibliotheek.
De precieze maten zijn te vinden bij de doorsnedes van de Ingen Houszstraat in de volgende paragraaf.



Afbeelding 5.2. Schets van het nieuwe ontwerp van de Ingen Houszstraat.

Op de schets van de Ingen Houszstraat met het nieuwe ontwerp is een rode rijbaan getekend. De fietsstroken en middenberm zijn weggehaald.
Aan de kant met de woningen staat een rij met geparkeerde auto's. Naast deze auto's zijn bomen getekend met daartussen fietsparkeerplekken. Op de hoek van de straat ligt een groenvak.
Aan de overkant zijn er voor de groene haag en de bomen autoparkeerplekken ingetekend. Achter de haag ligt de bibliotheek.
De precieze maten zijn te vinden bij de doorsnedes van de Ingen Houszstraat in de volgende paragraaf.

7.3 Doorsnedes Ingen Houszstraat



Afbeelding 5.3. Doorsnede van de Ingen Houszstraat nu en in het nieuwe ontwerp.

Op de doorsnede van de Ingen Houszstraat verandert het volgende:

- De weg is een rijbaan van 5 meter breed met aan beide kanten een fietsstrook van 1,20 meter. De weg wordt een fietsstraat van 4,80 meter breed.
- Aan beide kanten van de weg zijn parkeervakken. Aan de kant van het plantsoen zijn deze 1,90 meter breed en aan de kant van de woningen 2,20 meter breed. Deze worden aan beide kanten 2,20 meter breed.
- Aan de kant van de woningen is tussen de gevel en de parkeervakken een stoep van 3,60 meter breed. Naast de parkeervakken aan de kant van de woningen komt een strook van 1,80 meter breed. In deze strook is ruimte voor laag groen, bomen en fietsparkeren. Tussen deze strook en de gevels komt een stoep van 3,20 meter breed.
- Naast de parkeervakken aan de kant van het plantsoen is een groenstrook van 2 meter breed en daarnaast een stoep van 1,70 meter breed dat overgaat in het plantsoen. Er komt naast de parkeervakken een strook met bomen en planten van 2,10 meter breed. Dit zijn vooral bestaande bomen en planten. Daarnaast komt een voetpad van 2,20 meter breed dat overgaat in het plantsoen.

Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3511 ED Utrecht
Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon: 030 - 286 00 00

Herinrichting Tuinwijkroute

Integraal Programma van Eisen & Functioneel Ontwerp

Mei 2025



Schets nieuw ontwerp Willem van Noortstraat

Colofon

Wethouder

Senna Maatoug | Mobiliteit

Opdrachtgever

Richard Smit | Programmamanager Ontwerp & Realisatie Mobiliteit

Projectgroep

Sijbrand Joosten | Ruimte
Marc van ‘t Hazeveld | Stadsingenieurs
Marieke Kraan | Stadsingenieurs
Dirk-Jan Hoekstra | Ruimte
Willemijn Koppelaars | Ruimte
Imco Visser | Stadsbedrijven
Sigrid Bijl | Communicatie

Projectmanagement

Fernand Schuurman | Ruimte
Rogier Berkman | Stadsingenieurs
Ineke van den Brink | Ruimte

Grafische realisatie

Ruimte - Stedenbouw

Versiedatum

Mei 2025

Status

Definitief

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave **3**

1 Inleiding **5**

1.1 Algemeen *5*

1.2 Doelstelling *6*

1.3 Plangebied *7*

1.4 Aangrenzende projecten *8*

1.5 Beleidskader *9*

1.6 Proces en samenwerking met de buurt *9*

1.7 Leeswijzer *10*

2 Bestaande situatie en analyse van de route **11**

2.1 Stedenbouwkundige structuur *11*

2.2 Mobiliteit *12*

2.3 Groenstructuur *13*

2.4 Riolering, oppervlaktewater en grondwater *13*

2.5 Huidige situatie route *14*

2.6 Opgehaalde reacties *16*

3 Ontwerp en ontwerpeisen **18**

3.1 Visie *18*

3.2 Eisen voor het ontwerp *20*

3.2.1 Verkeer en parkeren 20

3.2.2 Groen en water 21

3.2.3 Materialen en inrichtingselementen (HOR) en duurzaamheid 22

3.2.4 Ondergrond 22

3.3 Ontwerptoelichting *23*

3.3.1 Algemene ontwerptoelichting 23

3.3.3 Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan 25

3.3.4 Willem van Noortplein 31

3.3.5 Pieter Nieuwlandstraat 35

3.3.6 Ingen Houszstraat/Juliusstraat 38

4 Vervolgstappen **41**

4.1 Planproces *41*

4.2 Samen stad Maken *41*

4.3 Planning *41*

Bijlage 1: onderzoeken **42**

1.1 Verkeersstromen *42*

1.2 Fietsparkeertelling *43*

1.3 Geluid *43*

1.4 Trillingen *44*

1.5 Ondergrond en Archeologie *44*

1.5.1 Archeologie en Monumenten 44

1.5.2 Milieuhygiënische asfalt-, fundering- en bodemkwaliteit 46

1.5.3 Zettingsgevoeligheid 46

1.5.5 Kabels en leidingen 46

1.5.6 Ontplofbare Oorlogsresten 47

1.6 Water *47*

1.7 Ecologie / Flora en fauna *47*

1.8 Bomen *49*

1.9 Duurzaamheid *49*

Bijlage 2: Beleidskader 50

Ruimtelijke Strategie Utrecht 'Utrecht dichtbij: de 10-minutenstad (2021) 50

Mobiliteitsplan 2040 (2021) 50

Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (2016) 51

Visie klimaatadaptatie (2022) 52

Visie water en riolering (2022) 52

Actualisatie Groenstructuurplan Utrecht 2030 (2017) 53

Nota Bomenbeleid Utrecht (2018) 54

Welstandsnota Utrecht Noordoost 54

Afwegingskader verharding hoofdfietsroutes 54

Fietsroute Om de Noord: 55

1 Inleiding

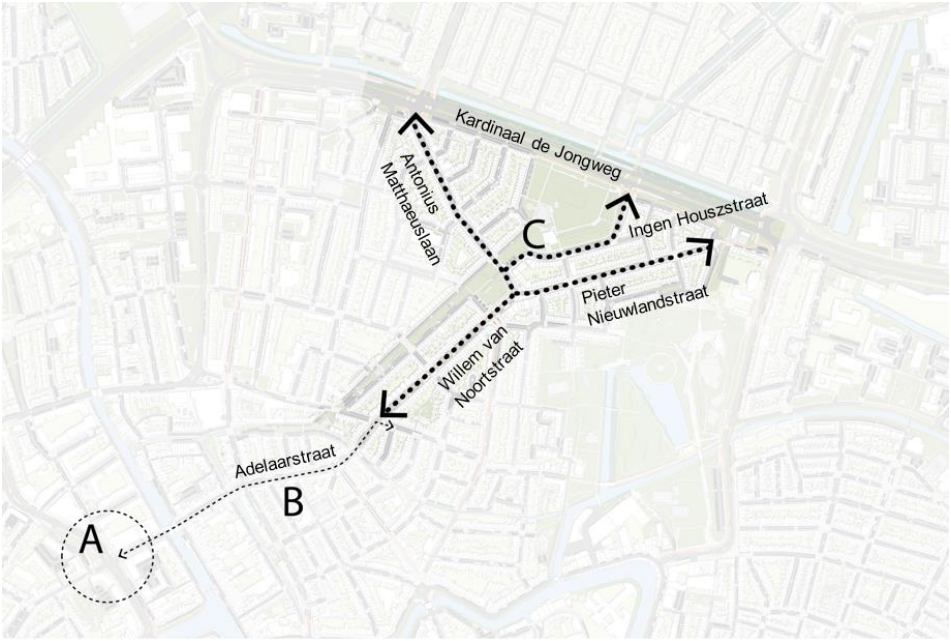
1.1 Algemeen

De straten op de Tuinwijkroute krijgen een nieuwe inrichting. Hiermee willen we de leefbaarheid van deze route verbeteren. De Tuinwijkroute bestaat uit de straten Willem van Noortstraat, Willem van Noortplein, Antonius Matthaeuslaan, Ingen Houszstraat en Pieter Nieuwlandstraat. Deze straten zijn onderdeel van de verkeersroute Votulast. Deze doorsnijdt de buurten Vogelenbuurt, Tuinwijk, Lauwerecht en de Staatsliedenbuurt (VoTuLaSt). Het verbeteren van de leefbaarheid op deze route sluit aan bij de ambitie uit het Mobiliteitsplan Slimme Route, Slim Regelen, Slim bestemmen (SRSRSB, 2015).

In 2017 is met intensieve samenwerking van omwonenden en ondernemers een verkenningsstudie gedaan naar hoe het gebruik van de verkeersroute Votulast en omgeving kan aansluiten op het gewenste beeld van de gemeente en van bewoners, ondernemers en gebruikers. Hieruit is het Rapport Verkenning Verkeersroute Votulast uit voortgekomen. In het toekomstbeeld, geschetst door dit rapport, maakt de route geen deel meer uit van het stedelijke verkeersnetwerk, maar worden het erftoegangswegen met vooral bestemmingsverkeer. Voorgestelde maatregelen waren het invoeren van een 30km/u-gebied en het invoeren van een afslagverbod vanaf de Oudenoord.

Vanwege de komst van het project Fietsroute Om de Noord (FON) en omdat het traject te duur was om in één keer op te pakken, worden aanpassingen aan de Route Votulast gefaseerd opgepakt. De gemeente is gestart met de realisatie van het afslagverbod op het kruispunt Oudenoord-Kaatstraat. Begin 2023 zijn de werkzaamheden hiervoor afgerond (zie figuur 1, deel A). Regulier autoverkeer kan hierdoor niet meer vanaf de Oudenoord de Kaatsraat inrijden. Het opvolgende gedeelte (Kaatstraat en Adelaarstraat; zie figuur 1, deel B) is onderdeel van het project Fietsroute Om de Noord (FON). Waarvoor de plannen ook in voorbereiding zijn.

Naar aanleiding van het project FON vroegen omwonenden om een planning voor de rest van de route: Willem van Noortstraat tot aan de Kardinaal de Jongweg (zie kaart; deel C). Aankomend onderhoud aan het asfalt en de riolering en de invoering van 30km/u maken het mogelijk om de straten op dit deel nu ook op te pakken.



Afbeelding 1.1 Kaart van de Route Votulast opgedeeld in het kruispunt Oudenoord/Kaatstraat (A), Kaatstraat-Adelaarstraat (B), en de Tuinwijkroute (C).

Voor het opnieuw inrichten van de Tuinwijkroute is dit Integraal Programma van Eisen (IPvE) en een Functioneel Ontwerp (FO) gemaakt. Het doel van het IPvE is om alle gegevens te verzamelen die nodig zijn voor het maken van een goed ontwerp voor de Tuinwijkroute. Het FO is een ontwerp op hoofdlijnen en geeft een globaal beeld van de toekomstige inrichting van de openbare ruimte. Nadat het College van B en W het IPvE/FO heeft vastgesteld, wordt het ontwerp verder uitgewerkt. Eerst wordt er een Voorlopig Ontwerp gemaakt en daarna een Definitief Ontwerp. Daarna kan er gestart worden met de uitvoering. Dit is naar verwachting in 2026.

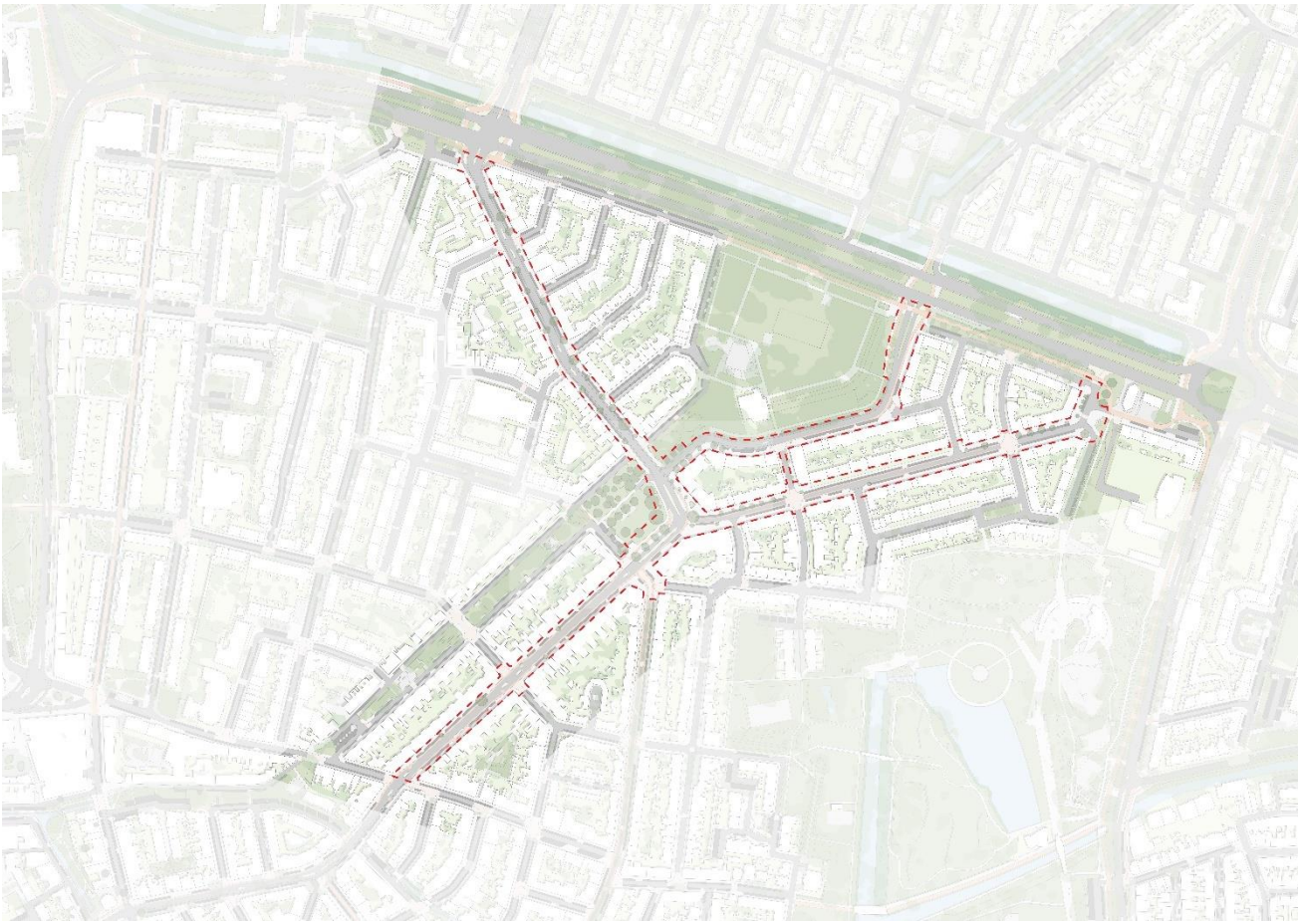
1.2 Doelstelling

Utrecht wil een nog betere fietsstad worden. Dit betekent dat we moeten werken aan meer én betere fietsroutes met goede voorzieningen. We zoeken naar een verkeersveilige inrichting van de vaak smalle straten. We maken met de Tuinwijkroute een herkenbare, comfortabele fietsroute aan de noordkant van de binnenstad. Hierdoor kan nog prettiger en soepeler richting het noorden en oosten van de stad worden gefietst en vice versa. Verder worden groen en fietsparkeerplekken toegevoegd en staat in het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente de ambitie beschreven om de leefbaarheid te verbeteren in een aantal straten in Tuinwijk. Met dit project geven we hier invulling aan en kunnen we een bijdrage leveren aan gezond stedelijk leven voor iedereen.

De doelstelling van het project Herinrichting Tuinwijkroute is voor een belangrijk deel gebaseerd op de uitkomsten van het rapport Verkenning Verkeersroute Votulast. Er zijn drie hoofddoelen met elk meer concrete subdoelen:

1. Vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving;
    a. Creëren van meer ruimte voor de voetganger;
    b. Creëren van een groenere leefomgeving met een goede balans tussen zon- en schaduwplekken;
    c. Verminderen van de overlast door trillingen langs de route.
2. Bijdrage leveren aan de stadsbrede inzet op duurzame vormen van vervoer:
    a. Creëren van prettige fiets- en looproutes;
    b. Autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de buurt stimuleren om een andere route of een andere vervoerswijze te gebruiken;
    c. Verbeteren van de verkeersveiligheid.
3. Openbare ruimte creëren die toekomstbestendig is:
    a. Watersysteem dat beter voorbereid is op extreme weersomstandigheden;
    b. Vervangen riolering op plekken waar het einde van de levensduur in zicht is;
    c. Ruimte creëren in de ondergrond voor het toekomstige warmtenet.

1.3 Plangebied

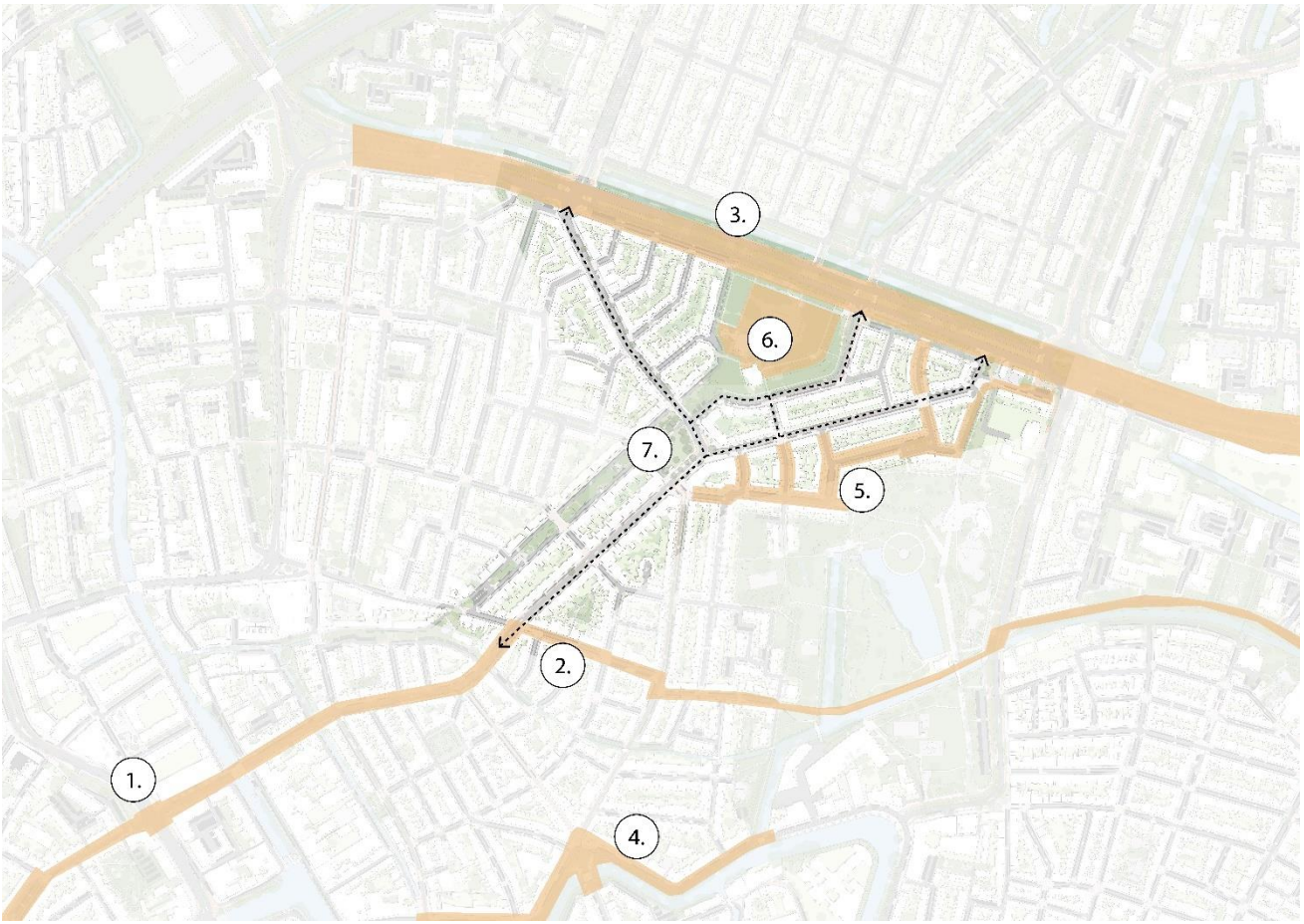


Afbeelding 1.2 Kaart van het plangebied voor de Tuinwijkroute.

Op bovenstaande kaart is het plangebied weergegeven. Het plangebied bestaat uit de volgende straten:

Straat	Toelichting
1. Antonius Matthaeuslaan	
2. Willem van Noortstraat	
3. Willem van Noortplein + plantsoen	In het plantsoen doen we twee aanpassingen: we halen het hek rondom het plantsoen deels weg en voegen looppaden toe, zodat het plantsoen beter aansluit op het plein. Verder laten we het plantsoen zoals het is.
4. Pieter Nieuwlandstraat	
5. Ingen Houszstraat + Juliusstraat	We verwachten bij de herinrichting ook de Ingen Houszstraat opnieuw te kunnen inrichten. We hebben een aanvraag gedaan voor een subsidie van de provincie. Als we deze subsidie krijgen, hebben we voldoende budget om ook de Ingen Houszstraat mee te nemen. De Juliusstraat is voor het grootste deel geen onderdeel meer van het project, omdat we aansluiten op het bestaande kruispunt. Daardoor is er geen reden om de straat verder te veranderen. Het Majoor Bosshardtplantsoen is geen onderdeel van het project. De projectgrens ligt bij de stoeprand aan de kant van het park.
6. Bosschastraat (noordelijk deel)	In de Bosschastraat vervangen we enkel de riolering. De inrichting van de straat blijft onveranderd.

1.4 Aangrenzende projecten



Afbeelding 1.3 Raakvlakprojecten

Er speelt een aantal projecten in de omgeving van de Tuinwijkroute in verschillende stadia van planvorming, die een relatie hebben met een integraal project op deze locatie. Het gaat om de volgende projecten/studies/ontwikkelingen:

1. Herinrichting kruispunt Oudenoord – Kaatstraat

De herinrichting van dit kruispunt en het bijbehorende afslagverbod biedt een eerste stap in de aanpak voor een betere leefomgeving rond de route Votulast. Het project is uitgevoerd en er is een evaluatie uitgevoerd. Men onderzoekt nu een aantal aanvullende maatregelen om de beperkte effecten van sluipverkeer tegen te gaan.

2. Fietsroute om de Noord (website)

Om niet door de drukte van het centrum te hoeven fietsen, worden er alternatieve fietsroutes om het centrum heen ingericht. De alternatieve route “om de Noord” loopt ten noorden van het centrum. Deze fietsroute gaat via de straten: Herenweg – Kaatstraat – Adelaarstraat - Johannes de Bekastraat - Van ’s-Gravesandestraat - Menno van Coehoornstraat, Alexander Numankade en de FC Dondersstraat. We willen deze route beter herkenbaar maken. De route moet ook meer comfort geven en zodoende een inclusieve route zijn voor alle doelgroepen. Met name ouderen hebben nu moeite om zich een weg te banen door de drukte. Het voorlopig ontwerp is vastgesteld.

3. Kardinaal de Jongweg en Sartreweg: verbeteren verbinding bus (website)

De provincie en de gemeente Utrecht willen de bereikbaarheid van het openbaar vervoer verbeteren. Hiervoor worden aparte rijstroken voor de bus aangelegd. De kruispunten blijven in beide projecten grotendeels onveranderd. Het Voorlopig Ontwerp zit in de afrondende fase.

4. Herinrichting Weerdsingel Oostzijde (website)

‘’We werken aan een nieuwe inrichting van de Weerdsingel Oostzijde. Het wordt een veilige en comfortabele fietsroute met veel groen en meer ruimte voor de voetganger. De fietsroute sluit aan op de Maliesingel en Wittevrouwensingel. Het verbeteren van de Weerdsingel Oostzijde draagt bij aan het verminderen van de fietsdrukte in de binnenstad.’’ De inhoud van het project Weerdsingel raakt niet direct aan de herinrichting van de Tuinwijkroute. De bewoners uit de buurt die bij dit project betrokken zijn, overlappen voor een deel met de bewoners die wij voor het project Herinrichting Tuinwijkroute hebben benaderd.

5. Rioolvervanging in de omgeving van de Pieter Nieuwlandstraat

Het riool in de straten rondom de Pieter Nieuwlandstraat moet worden vervangen. In de Meerjaren Investeringsprogramma BOR staat de vervanging gepland voor 2028. Deze vervanging kan los van de vervanging van het riool op de Pieter Nieuwlandstraat worden uitgevoerd.

6. Vervanging speelmeubilair/speelplein Majoor Bosshardtplantsoen (website)

Er komen nieuwe speeltoestellen voor jongere kinderen in het plantsoen en er is ruimte voor extra functies, zoals een ontmoetingsplek, sport voor volwassenen, spelen met water en een stukje groen voor educatie of zelfbeheer. Het plan is om in het plantsoen ook een wadi te maken waar overtollig water uit de omgeving kan worden opgevangen.

7. Transformatiestation Willem van Noortplein

Als onderdeel van de verzwaring van de elektrische infrastructuur in de Tuinwijkbuurt is een extra transformatiestation nodig. Dit transformatiestation zal een plaats krijgen in het Willem van Noortplantsoen. Omdat dit in de hoofdgroenstructuur is, dient de bebouwingsoppervlakte van het transformatiestation gecompenseerd te worden. De locatie zal nog worden afgestemd met betrokkenen.

1.5 Beleidskader

Er is beleid op verschillende thema’s dat van toepassing is op het ontwerp voor de Tuinwijkroute. Denk aan klimaatadaptatie, groenstructuur en parkeren.

Het overgrote deel van de Tuinwijkroute is in het Mobiliteitsplan 2040 benoemd als onderdeel van het hoofdfietsroutenetwerk. Hierbij gaat het om de Willem van Noortstraat, de Antonius Matthaeuslaan en de Ingen Houszstraat/Juliusstraat. De Pieter Nieuwlandstraat is een provinciale fietsroute. Voor de gehele route wordt de maximumsnelheid teruggebracht naar 30 km/u.

Om de route tot een comfortabele route te maken is in de Visie klimaatadaptatie aangegeven dat er minimaal 40% schaduw op de hoofdfietsroutes aanwezig moet zijn en minimaal 30% voor de overige delen.

Verder is het Willem van Noortplein aangemerkt als Domstad Bijzonder. Dit biedt de mogelijkheid om af te wijken van de standaard inrichting of een ander type beheer toe te passen. Voor de overige delen van de route geldt Domstad Standaard. Hierbij wordt dus de inrichting en het type beheer gevolgd zoals staat aangegeven in het Handboek Openbare Ruimte (HOR).

Overig beleid wat specifiek voor de Tuinwijkroute van toepassing is, is te vinden in het beleidskader in de bijlage.

1.6 Proces en samenwerking met de buurt

Uit het samenwerkingsproces in 2017 bleek dat de wens in de buurt was om autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de wijk te stimuleren om een andere route of andere vervoerswijze te gebruiken. Ook leefde bij veel bewoners de wens om meer ruimte voor fietsers te creëren en om de oversteekbaarheid te vergroten. Daarnaast was er een wens voor het toevoegen van meer groen.

Tijdens het opstellen van het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE / FO) zijn twee nieuwe reactierondes geweest om te peilen of er aanvullende inzichten en ideeën zijn vanuit de buurt. In november/december 2023 konden mensen input geven op de DenkMee-pagina en sprak de projectgroep met mensen op straat. Circa 80 mensen hebben één of meerdere reacties geplaatst op de DenkMee-pagina. Op 12 december was een inloopbijeenkomst. We hebben in deze periode ook gesproken met de Provincie en Qbuzz over de busroute die door het gebied gaat. De belangrijkste uitkomsten van deze reactieronde zijn te lezen in paragraaf 2.6.

Begin 2025 was er een reactieronde waarin mensen kunnen reageren op het concept IPVE/FO. Op basis van de reacties hebben we enkele aanpassingen gemaakt. Deze zijn te lezen in het reactieverslag. Na vaststelling van het IPvE/Fo werken we het ontwerp verder uit naar een Voorlopig Ontwerp (VO) en vervolgens een Definitief Ontwerp (DO). In hoofdstuk 7 is meer te lezen over het vervolg van het samenwerkingsproces.

1.7 Leeswijzer

In dit Integraal Programma van Eisen (IPvE) leest u meer over de uitgangspunten waarop het Functioneel Ontwerp (FO) is gebaseerd. Het Functioneel Ontwerp (FO) is een ontwerp op hoofdlijnen en geeft een globaal beeld van de beoogde aanpassing en herinrichting van de openbare ruimte. In hoofdstuk 2 vindt u meer informatie over de geschiedenis en de huidige situatie van het plangebied van de herinrichting Tuinwijkroute. De visie, uitgangspunten en ontwerptoelichting worden in hoofdstuk 3 beschreven. In hoofdstuk 4 meer over het toekomstig beheer en het vervolgproces. In de bijlagen is beschreven welke onderzoeken er zijn gedaan en welke vervolgonderzoeken nog nodig zijn.

2 Bestaande situatie en analyse van de route

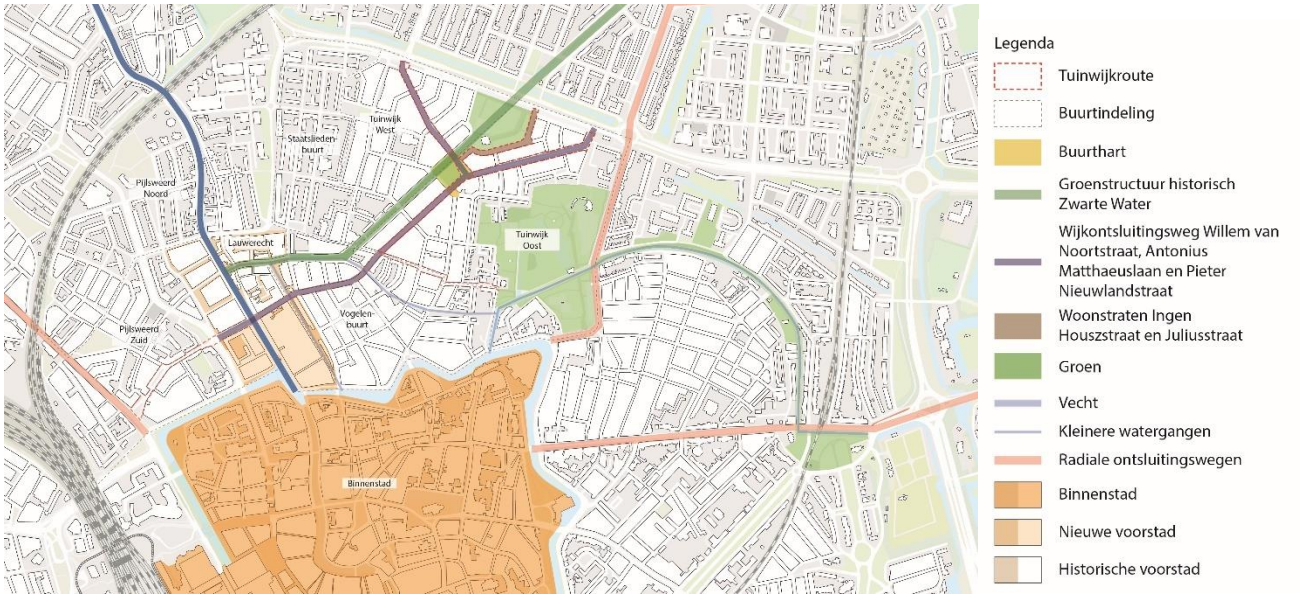
In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie van de route belicht aan de hand van historie, mobiliteit, groen, knelpunten en kansen. De route leidt langs diverse buurten met een eigen identiteit. In dit hoofdstuk wordt de totale route belicht.

2.1 Stedenbouwkundige structuur

De Tuinwijkroute loopt door de buurten Tuinwijk West en Tuinwijk Oost in de wijk Utrecht Noordoost. De wijken liggen in de eerste zone rondom het historische centrum van Utrecht, en zijn grotendeels gebouwd in de jaren ’20 en ’30 van de twintigste eeuw. De Willem van Noortstraat (oorspronkelijk met laanbomen) en de straten Antonius Mattheuslaan / Pieter Nieuwlandstraat waren de belangrijkste wegen in de wijk. Dit is stedenbouwkundig ook te zien aan de brede straatprofielen. Bijzonder is de ligging van de Willem van Noortstraat, parallel met het Zwarte Water, de historische waterverbinding tussen de Vecht en Fort Blauwkapel.

De buurten Tuinwijk West en Tuijnwijk Oost hebben ruimtelijk een behoorlijk eenduidig karakter, en bestaan voornamelijk uit grondgebonden eengezinswoningen van twee bouwlagen met kap of dakopbouw. Delen van de Zaagmolenkade en de Willem van Noortstraat zijn hier een uitzondering op waar drie volledige bouwlagen (met kap) ook voorkomt, In de oudere delen van de buurten is de pandsgewijze opbouw duidelijk te herkennen, terwijl er langs de Antonius Mattheuslaan en Pieter Nieuwlandstraat meer sprake is van seriematige bouw met bijbehorende uniforme uitstraling.

Bijzonder element in de stedenbouwkundige opbouw van de wijk is de groenstructuur langs het voormalige Zwarte Water, in de wijk uitkomend op het Majoor Bosshardt Plantsoen en aansluitend op het Willem van Noortplein: het hart van de buurt. Hier is sprake van een klassieke stedenbouwkundige vork: de Willem van Noortstraat die als lange zichtlijn en belangrijke route door de wijk eindigt op het Willem van Noortplein met een (van origine) gelijkwaardige splitsing van de Pieter Nieuwlandstraat en Antonius Mattheuslaan. Daarnaast raak de Groenstructuur langs het voormalige Zwarte Water het plein en zijn hier de voorzieningen in de wijk geclusterd.



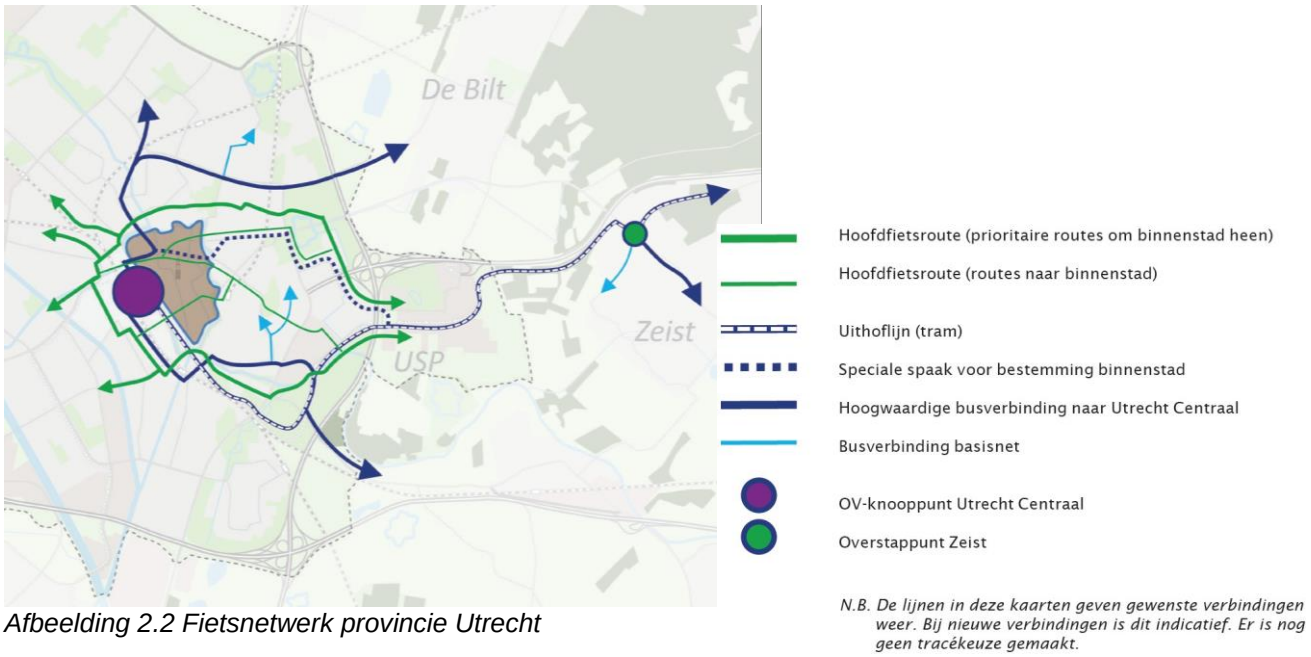
Afbeelding 2.1 Functies en relatie Tuinwijkroute met de omgeving

2.2 Mobiliteit

De straten die de Tuinwijkroute vormen zijn een intensief gebruikte route voor fietsers. Dagelijks maken er duizenden fietsers gebruik van deze straten om zich te verplaatsen binnen de wijk en van/naar Tuindorp, Overvecht, Binnenstad en andere wijken. Aantallen fietsers per dag circa:

- Willem van Noortstraat: ca. 5000
- Antonius Matthaeuslaan: ca. 3500
- Pieter Nieuwlandstraat: ca. 3300
- Ingen Houszstraat: ca. 1400

Alle straten binnen de projectgrenzen zijn hoofdfietsroutes, met uitzondering van de Pieter Nieuwlandstraat, die wel een functie als regionale fietsroute vervult. Ook de Willem van Noortstaat en Antonius Mattheuslaan zijn opgenomen in het regionale fietsnetwerk van de provincie. De routes verbinden de stad dan ook met regionale bestemmingen zoals De Bilt/Bilthoven, Groenekan/Hilversum.



Afbeelding 2.2 Fietsnetwerk provincie Utrecht

De Willem van Noortstaat, het Willem van Noortplein en de Antonius Mattheuslaan dienen als ontsluitingsroute voor de wijk. Over deze route rijden ook de bussen van lijn 1 tussen het centraal station en Overvecht. Daarnaast maken deze straten onderdeel uit van het netwerk van hoofdroutes voor de nood- en hulpdiensten. De Pieter Nieuwlandstraat en de Ingen Houszstraat/Juliusstraat hebben alleen een ontsluitende functie van de omliggende straten. De Pieter Nieuwlandstraat wordt daarentegen nog vaak gebruikt als doorgaande verkeersroute. Sinds het afslagverbod op het kruispunt Oudenoord/Kaatstraat is het doorgaande verkeer (significant) afgenomen. De Pieter Nieuwlandstraat heeft als maximumsnelheid 30km/u. Op de andere straten is het nog 50km/u.

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

Aantallen motorvoertuigen per dag (mvt/etm):

- Willem van Noortstraat: ca. 5000
- Antonius Matthaeuslaan: ca. 4400
- Pieter Nieuwlandstraat: ca. 1900
- Ingen Houszstraat: ca. 400

Parkeren
Het projectgebied valt binnen twee parkeerrayons. De Willem van Noortstraat is onderdeel van het rayon Vogelenbuurt. De parkeerdruk is daar hoog. De andere straten vallen binnen het rayon Tuinwijk Noord. Daar is de parkeerdruk minder hoog. Wat betreft geparkeerde fietsen is de druk met name hoog op de Willem van Noortstraat, het Willem van Noortplein en de Antonius Matthaeuslaan. Ook staan er drie goed gebruikte fietstrommels op de route.

Op de route staan laadpalen voor elektrische auto's en is een aantal plekken gereserveerd voor deelauto's en gehandicapten parkeerplaatsen.

Trillingen
Enkele bewoners van de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaeuslaan ervaren trillingshinder van het verkeer, met name van zwaar verkeer (o.a. bussen). In 2023 heeft Sweco in opdracht van de gemeente Utrecht een onderzoek uitgevoerd naar trillingen in de stad. Hierin is ook één meetlocatie op de Willem van Noortstraat opgenomen. De twee hoofdconclusies voor deze locatie zijn:

- De kans op schade aan gebouwen is verwaarloosbaar klein (SBR-A-waarde)
- Er is sprake van 'matige hinder' (SBR-B-waarde)

Sweco heeft aanbevelingen opgenomen die relevant kunnen zijn bij een herinrichting: weghalen/weglaten van drempels; middengeleiders zodanig vormgeven, zodat kans op schade wordt verkleind; stimuleren van langzamer rijden; toepassen van een homogene wegfundering over de gehele lengte van de straat.

Omdat er wel trillingshinder wordt ervaren, onderzoeken we welke maatregelen we kunnen nemen om deze hinder te beperken, zie paragaaf 1.4 van de bijlage voor meer informatie.

2.3 Groenstructuur

Er is beperkt groen aanwezig langs de route. Langs de Willem van Noortstraat staan zes bomen, waarvan de oudste in 1970 is geplant en de jongste in 2011. Ze staan in zeer kleine plantvakken. Enkele bewoners hebben geveltuinen of groene gevels aangelegd. Langs het Willem van Noortplein is meer groen aanwezig. Het park bevat een aantal verschillende soorten bomen en de weg wordt geflankeerd door bomen waarvan een aantal meer dan 50 jaar oud zijn. Langs de Antonius Matthaeuslaan staat een bomenlaan van Noorse esdoorns. De laan mist op een aantal plekken bomen. Naast de bomen is er geen ander groen aanwezig. Langs de Ingen Houszstraat staat aan de parkzijde een bijna volledige bomenlaan. Deze bomen staan in een bijna geheel doorlopend groenvak.

Bij het Willem van Noortplein kruist de route de hoofdgroenstructuur. De groenstructuur loopt van de Willem Arnstzkade naar het Willem van Noortplein en over de Ingen Houszstraat naar het Majoor Bosshardtplantsoen. De groenstructuur bestaat voornamelijk uit laag gras, bomen en enkele lage heggen. Deze groenstructuur wordt regelmatig onderbroken door wegen en hekken van speeltuinen.

2.4 Riolering, oppervlaktewater en grondwater

Op dit moment ligt in het plangebied een gemengd rioolstelsel. Dit houdt in dat regen- en vuilwater gezamenlijk in één buis worden afgevoerd. In de Pieter Nieuwlandstraat en de Antonius Matthaeuslaan is dit riool aan het einde van de levensduur. De riolering is hier in 1962 aangelegd, de leeftijd is dus 62 jaar.

Binnen het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig, in de directe omgeving is wel oppervlaktewater. Ten noorden van de Kardinaal de Jongweg ligt een watergang in beheer van het waterschap. Ten zuiden van

het plangebied kruist een watergang in beheer van het waterschap de Adelaarstraat door middel van een duiker, dit is ter hoogte van de Nieuwe Keizersgracht.

Sinds april 2021 wordt het grondwater gemeten op een tweetal locaties nabij het plangebied. Hieruit blijkt dat in extreem natte perioden grondwaterstanden tot ca. 1,10m onder het midden van de rijbaan verwacht kunnen worden. Dit is lager dan het ontwateringscriterium van 0,70m onder het midden van de rijbaan die binnen de gemeente Utrecht wordt gehanteerd, daarmee wordt er geen grondwateroverlast binnen het projectgebied verwacht.

2.5 Huidige situatie route

De inrichting van de buitenruimte kent veel verschil in bestratingsmaterialen waardoor deze op sommige plekken rommelig overkomt. De verblijfskwaliteit is zeer beperkt. De voornaamste verblijfsplek is het Willem van Noortplantsoen, maar ook hier vormt de brede weg en de fietspaden een grote barrière. Het plantsoen is door middel van een hek helemaal afgeschermd van zijn omgeving en heeft enkel één ingang. Hierdoor ligt het plantsoen afgekeerd naar de rest van het plein en vormt daarmee een aparte ruimte binnen het Willem van Noortplein met weinig identiteit.



Afbeelding 2.3 Huidige situatie Willem van Noortplein

Het Willem van Noortplein kent een concentratie van horeca, winkels en voorzieningen en functioneert als het hart van de buurt. Ook wordt het Willem van Noortplantsoen door de ondernemersvereniging gebruikt voor het organiseren van evenementen met Koningsdag.



Afbeelding 2.4 Evenement Willem van Noortplantsoen

Langs de wegen liggen over het algemeen brede trottoirs. Op enkele delen, zoals een groot deel van de Pieter Nieuwlandstraat, zit er een overmaat in de trottoirs. Hier zijn de trottoirs op delen ruim vier meter breed. In de praktijk zien we dan ook dat veel bewoners hier de fietsen buiten de rekken parkeren op het trottoir.



Afbeelding 2.5 Stoep Pieter Nieuwlandstraat

Voornamelijk bij studentenhuizen is te zien dat het fietsparkeren een groot aandachtspunt vormt. Op verschillende plekken langs de route is een groot tekort aan fietsparkeerplekken (zie Bijlage 1.2 Fietsparkeertelling). De fietsen worden over het algemeen rond de fietsparkeerplekken gestald, maar kunnen vanwege de hoeveelheid fietsenrekken niet goed geplaatst worden. Hierdoor worden ze veelal op trottoirs en in groenvakken gezet.



Afbeelding 2.6 Verzameling fietsen rond fietsenrek

Op de Ingen Houszstraat ligt momenteel een rijbaan die relatief breed is voor het huidige gebruik. In het verleden was deze straat o.a. onderdeel van een busroute. Momenteel geldt er nog een maximumsnelheid van 50 km/u. Deze weg ligt langs het Majoor Bosshardtplantsoen. Het plantsoen is aan de zijde van de Ingen Houszstraat en de Juliusstraat afgeschermd met veel bomen en struiken. Dit zorgt ervoor dat er weinig beleving is van een groot plantsoen aan de andere kant van de straat.



Afbeelding 2.7 Bomen en struiken langs Majoor Bosshardtplantsoen

2.6 Opgehaalde reacties

In december 2023 is er een inloopbijeenkomst geweest, waarbij er aan bewoners en gebruikers is gevraagd wat hun ervaringen zijn en wat zij als kwaliteiten en verbeterpunten zien op de route. Verder konden bewoners tijdens de inloopbijeenkomst vragen stellen en ideeën aandragen voor de route.

Verkeer
Vanuit verschillende bewoners wordt aangegeven dat oversteken met de fiets of te voet vaak onprettig is, met name rond het Willem van Noortplein. Zo wordt er door auto's vaak (te) hard gereden en voelt het kruispunt bij het Willem van Noortplein/Pieter Nieuwlandstraat onoverzichtelijk.

- Bewoners stelden voor om rijbanen te versmallen, fietspaden te verbreden en 30 km/u in te voeren.
- Bewoners hebben een duidelijke wens om het oversteken veiliger te maken. Bijv. door het gebruik van middeneilanden en op een enkele plek een zebrapad.
- Sommige bewoners gaven het idee mee om in sommige straten eenrichtingsverkeer in te stellen met als doel rustigere straten. In paragraaf 1.1 van de bijlage is extra toelichting te vinden waarom voor deze inrichting gekozen is.
- Bewoners geven aan de wens te hebben voor het verwijderen van het verkeerslicht op de kruising van de Antonius Matthaeuslaan en de B.F. Suermanstraat. Wij sluiten ons aan bij deze wens. Vanaf het voorjaar van 2024 is het verkeerslicht al minder in gebruik.
- Fietsparkeren is een belangrijk thema bij de opgehaalde reacties. Er is behoefte aan extra plekken, met name ter hoogte van studentenhuizen.

- Over parkeren zijn een aantal reacties binnengekomen. Het merendeel van de reacties gaat over dat men graag zo veel mogelijk plekken wil behouden. Er zijn ook bewoners die hebben aangegeven het niet erg te vinden als er minder autoparkeerplekken terugkomen als daar bijv. groen voor terugkomt.

Groen
Groen is een veelgenoemd thema door bewoners. Men stelt voor om bomen toe te voegen (met name op de Pieter Nieuwlandstraat en het Willem van Noortplantsoen) en het vergroten van boomspiegels. Een ander voorstel is om geveltuintjes te plaatsen. Ook doen bewoners de suggestie voor groene parkeerplaatsen.

Pleinfunctie
De omgeving heeft de wens om het Willem van Noortplein een duidelijkere ‘pleinfunctie’ te geven. Zoals in het volgende hoofdstuk te lezen is, delen wij deze wens.

3 Ontwerp en ontwerpeisen

Hoe ziet de Tuinwijkroute er straks uit? Welke uitgangspunten zijn belangrijk bij de inrichting? In dit hoofdstuk wordt uitgelegd wat het idee achter het ontwerp is, welke eisen belangrijk zijn en hoe deze geleid hebben tot het uiteindelijke ontwerp.



Afbeelding 3.1 Ontwerpkaart Tuinwijkroute

3.1 Visie

Utrecht is een van de snelst groeiende steden van Nederland en daarmee wordt de stad steeds drukker. Om deze drukte in de buitenruimte te kunnen verspreiden en de stad leefbaar te houden, werkt gemeente Utrecht aan verschillende projecten volgens het Mobiliteitsplan 2040. Hierin staan de doelen voor een goed verweven fietsnetwerk en het stimuleren van duurzame mobiliteit (voetgangers, fietsers en openbaar vervoer).

Een van deze projecten is de herinrichting van de Tuinwijkroute, waarbij de straten van de route worden ingericht als een comfortabele fietsroute waar de fietser de ruimte krijgt en de auto te gast is. Dagelijks worden de straten van de Tuinwijkroute al veel gebruikt door fietsers die van en naar het centrum, Overvecht en Noordoost gaan. Het aantal fietsers per dag op de Tuinwijkroute neemt naar verwachting ook nog aanzienlijk toe tot 6000 - 8000 per dag in 2030. Bij de Tuinwijkroute zien we kansen verschillende verkeersdeelnemers te mengen, dit sluit aan op de Fietsroute Om de Noord. Leefbaarheid, veiligheid en verblijfskwaliteit zijn hierin de basis van het ontwerp.

Naast een belangrijke fietsroute, draagt de herinrichting van de Tuinwijkroute ook bij aan het voetgangersnetwerk. Hierbij zijn de Willem van Noortstraat, het Willem van Noortplein en de Pieter Nieuwlandstraat onderdeel van een belangrijke stedelijke wandelverbinding. De groenstructuur die vanuit de Zaagmolenkade komt en doorloopt via het Willem van Noortplein naar het Majoor Bosshardtplantsoen staat aangemerkt als stedelijke groene wandelroute. Voor de plekken waar deze routes de Tuinwijkroute raken of overlappen, krijgt de voetganger meer ruimte en prioriteit.

Zoals in het Mobiliteitsplan 2040 wordt omschreven, wordt de nadruk gelegd op langzaam verkeer en bestemmingsverkeer, in plaats van doorgaand autoverkeer. Het afslagverbod bij de Kaatstraat en een nieuwe inrichting van de Fietsroute om de Noord en de Tuinwijkroute moeten zorgen voor een afname in het aantal auto's. Door de rijbaan te versmallen ontstaat er meer ruimte voor groen, verblijven en fietsparkeren.

Omdat zowel gebruikers als veel bewoners afhankelijk zijn van de fietsparkeerplekken in de openbare ruimte, staat in het Mobiliteitsplan 2040 aangegeven dat er genoeg fietsparkeerplekken teruggebracht moeten worden bij de herinrichting. Op delen zal dit vanwege de beperkte ruimte betekenen dat er daarmee een afweging moet worden gemaakt tussen de hoeveelheid auto- en fietsparkeren.

Naast het auto- en fietsparkeren is ook groen een grote factor die om veel ruimte vraagt in de openbare ruimte. Vanuit diverse beleidstukken staat aangegeven dat het toevoegen van groen cruciaal is voor de leefbaarheid en klimaatbestendigheid van de stad. Daarbij wordt in de Visie Klimaatadaptatie beschreven dat voor comfortabel gebruik van de buitenruimte schaduwwerking essentieel is. Hierbij staan hoofdfietsroutes nog extra benoemd als plekken waar dit van belang is. Bij de herinrichting van de Tuinwijkroute is dan ook het streven om zo veel en groot mogelijke bomen te plaatsen om een comfortabele, leefbare en klimaatbestendige buitenruimte te creëren.

Vanwege de beperkte ruimte wordt zo veel mogelijk gekeken waar dubbelgebruik van de ruimte mogelijk is. Denk hierbij aan verlaagd groen, waardoor er bij regen water in de plantvakken kan blijven staan of parkeerplekken op trottoir-niveau zodat bij afwezigheid van auto's de parkeerplekken als breed trottoir kunnen worden gebruikt. Vanwege de vele ambities en wensen voor dezelfde ruimte moeten we keuzes maken over hoe we die het beste kunnen verdelen.

Daarbij is de openbare ruimte niet alleen van belang voor het parkeren van voertuigen of het lopen van A naar B, maar ook om te recreëren en sociaal contact te hebben met elkaar. Waar parken belangrijke plekken zijn voor sport, spel en ontspanning, zorgen pleinen voor een ruimte waar verblijven en ontmoeten centraal staan.

Met de herinrichting van de Tuinwijkroute wordt het Willem van Noortplein dan ook gesitueerd als hart van de buurt. Op dit plein komen de hoofdgroenstructuur, de verschillende fiets- en wandelroutes en verschillende winkel- en horecafuncties samen op één plek. Dit is de plek waar bewoners elkaar ontmoeten, hun boodschappen doen en een praatje maken of sporten in het park. Daarom wordt het gehele plein en plantsoen ingericht als één ruimte, waarbij de verblijfsfunctie prioriteit heeft boven de doorgaande fiets- en autoroutes. Dit houdt in dat de oversteekbaarheid en diversiteit aan functies voor voetgangers op het plein minstens zo belangrijk als de doorrijdbaarheid voor fietsers en auto's. Het groen op het plein zorgt voor een comfortabele plek om te ontmoeten en te verblijven.

De Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan blijven functioneren als hoofdroute voor auto- en busverkeer, maar worden ingericht met meer ruimte voor de fiets. Om te zorgen dat er niet te veel hinder is van te hard rijdend verkeer zal in de volgende fase onderzocht worden welke snelheidsbeperkende maatregelen kunnen worden gebruikt. Hierbij houden we rekening met de al bekende trillinghinder op de route. Aangezien in de Willem van Noorstraat en Pieter Nieuwlandstraat momenteel nog weinig bomen aanwezig zijn, zullen deze straten een substantiële hoeveelheid bomen erbij krijgen. In de Ingen Houszstraat/Juliusstraat en de Antonius Matthaeuslaan wordt ook extra groen toegevoegd.

Wat betreft het materiaalgebruik is het uitgangspunt dat de aanleg, het beheer en het onderhoud, zo veel mogelijk circulair worden. Binnen de randvoorwaarden van tijd, geld en kwaliteit maken we de meest duurzame keuzes.

3.2 Eisen voor het ontwerp

In dit hoofdstuk worden de eisen beschreven die ten grondslag liggen aan het ontwerp. De eisen zijn thematisch weergegeven.

3.2.1 Verkeer en parkeren

Trottoir

- Het trottoir wordt standaard 2,20 m gemaakt. De trottoirs moeten voldoende ruimte bieden voor de hoeveelheid voetgangers.
- Het trottoir is minimaal 1,80 m breed, met incidenteel een versmalling tot 1,50 m.
- Bij de bushaltes wordt oversteken goed gefaciliteerd i.v.m. belangrijke oversteekbewegingen voor voetgangers.

Verkeer

- De Willem van Noortstraat, Antonius Matthaeuslaan, Pieter Nieuwlandstraat en de Ingen Houszstraat/Juliusstraat zijn de hoofdfietsroutes binnen het project. Op deze routes heeft de fietser de ruimte.
- De maximumsnelheid wordt overal 30 km/u. Het fietsverkeer wordt gemengd met het autoverkeer, waarbij de automobilist zich voegt naar de fietsers.
- De Tuinwijkroute heeft als geheel een logische en continue aansluiting op Fietsroute om de Noord.
- De breedte van de rijbaan is afhankelijk van de ruimte die nodig is voor het gebruik.
    - Voor woonstraten zonder busverkeer moet er minimaal ruimte geboden worden voor 2x2 fietsers en/of 2 fietsers en 1 auto naast elkaar.
    - Voor de straten waar bussen rijden moet er minimaal ruimte geboden worden voor 2 bussen naast elkaar.
- Het verkeer op de hoofdfietsroute heeft zoveel mogelijk voorrang op zijstraten.
- De Antonius Matthaeuslaan en de Willem van Noortstraat blijven onderdeel van de busroute.
- Bussen, nood- en hulpdiensten, vuilniswagens, verhuiswagens en overig laad- en losverkeer kunnen goed gebruik maken van (delen van) de route.
- Bushaltes zijn in lengte geschikt voor enkelgeleden bussen.
- Voor de bussen is het van belang dat deze zo veel mogelijk de maximale snelheid van 30 km/u behalen om extra tijdsverlies op de route te voorkomen.
- Het verkeerslicht op de Antonius Matthaeuslaan, ter hoogte van de B.F. Suermanstraat, wordt verwijderd.

Kruispunten

- Op punten waar de route andere hoofdfietsroutes kruist komen herkenbare kruisingen, ook wel uitwisselpunten genoemd.
- Op de kruispunten moeten comfortabele looproutes geboden worden.
- Bij de kruisingen bij de Kardinaal de Jongweg wordt in eerste instantie aangesloten op de bestaande situatie. Wanneer mogelijk worden deze kruisingen tijdens uitvoering van dit project meteen fietsvriendelijker gemaakt en overbodige verharding opgeruimd.

(fiets)parkeren

- Voor de continuïteit van de gehele As Votulast wordt waar mogelijk met de parkeervorm (trottoir- of straatniveau parkeren) aangesloten op Fietsroute Om de Noord.
- Parkeervakken dienen voldoende breed te zijn. Conform (toekomstig) HOR is het uitgangspunt min. 2,20 m langs hoofdfietsroutes.
- Aanwezige parkeerplaatsen voor deelauto’s; gehandicaptenparkeerplaatsen en oplaadpunten (met elektrische laadpaal) blijven gehandhaafd. Wanneer een van deze plekken niet op dezelfde plek terug kan worden gebracht, zal deze naar de directe omgeving worden verplaatst.
- Laadpalen mogen niet worden geplaatst in de graafcirkels bomen en onder de boomkronen.
- Op het Willem van Noortplein wordt het autoparkeren uitgesloten.
- Er zal voor alle straten 110% van de huidige hoeveelheid fietsen worden teruggeplaatst. Voor het Willem van Noortplein geldt vanwege alle voorzieningen de eis dat daar 115% wordt terug geplaatst.
- Fietstrommels die goed worden gebruikt behouden we. In de nieuwe inrichting plaatsen we deze zo veel mogelijk (in de buurt van) de huidige locatie.

Laden en lossen:

- Laden en lossen van de Albert Heijn wordt op het Willem van Noortplein rond de huidige situatie teruggebracht. We behouden een laad/losvoorziening van minimaal gelijke grootte als de huidige voorziening op het Willem van Noortplein.
- Waar dit nodig is, zal mogelijkheid voor laden en lossen geboden blijven. Dit wordt verder uitgewerkt in de volgende fase van het ontwerp (VO). Dit geldt ook voor de bibliotheek. Huidige locaties laden en lossen:
    - Willem van Noortstraat ter hoogte van 125

Nood- en hulpdiensten

- De Antonius Matthaeuslaan en de Willem van Noortstraat blijft onderdeel van het hoofdnetwerk voor nood- en hulpdiensten.
- De hele route met aanliggende zijstraten blijft bereikbaar voor de nood- en hulpdiensten.
- Bij verplaatsing of toevoeging van brandkranen zijn eisen uit het Handboek Openbare Ruimte (HOR) van toepassing.
- Bij de herinrichting zullen brandkranen zoveel mogelijk gehandhaafd blijven op de huidige plek en bereikbaar blijven voor de brandweer.
- De breedte van de rijbaan voldoet aan de eisen voor bereikbaarheid door nood- en hulpdiensten.

3.2.2 Groen en water

Groen

- Zoveel mogelijk bomen worden efficiënt geplaatst voor schaduwwerking op de hoofdfietsroute. Dit wordt gedaan om het doel van 40% schaduw op de hoofdfietsroute uit de Visie Klimaatadaptatie te halen.
- Aanplanten van zo groot mogelijke bomen met voldoende groeiplaatsinrichting, zodat deze kunnen uitgroeien tot volwaardige bomen. Dit draagt bij aan de ecologie, de CO2 opslag en het tegengaan van het hitte-eiland effect.
- De bomen zijn zoveel mogelijk zowel inheems als autochtoon.
- Door meer en grotere plantvakken aan te leggen, wordt het verhard oppervlak kleiner en kan er meer regenwater in de bodem infiltreren. Het hemelwater wordt waar mogelijk losgekoppeld van het riool en kan direct de plantvakken instromen. Waar mogelijk wordt het groen daarom verlaagd aangelegd.
- Plantvakken met bomen worden afgewisseld met parkeervakken, zodat op termijn als er meer parkeervakken verdwijnen de groene structuur eenduidig en eenvoudig kan worden voortgezet. De totale indeling van de straat blijft helder van opzet.
- Ruimte voor geveltuintjes wordt behouden en zoveel mogelijk uitgebreid.
- Langs de route wordt zoveel mogelijk groen toegevoegd. (“Groen, tenzij…” principe)
- Hondentoiletten worden behouden.
- Trottoirs worden maximaal 2.20 m breed om overbodige verharding te voorkomen, restruimte kan gebruikt worden voor geveltuinen.

Water

- Met hemelwater zal via de volgende voorkeursvolgorde worden omgegaan:

    1. Vasthouden op daken en in regentonnen en nuttig hergebruik
    2. Op maaiveld infiltreren (in het groen)
    3. Ondergronds infiltreren via een voorziening
    4. Verwerken in het oppervlaktewater
    5. Afvoer naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie

- We streven ernaar om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden via de eerste drie stappen. Dit betekent dat er een bergingsvoorziening nodig is met de inhoud van minimaal 15 mm (15 liter per m²) voor het aangesloten verharde oppervlak. Hiermee vergroten we de sponswerking van de stad en voorkomen we schade door droogte.

- De openbare ruimte en het hemelwatersysteem zijn zo vormgegeven dat bij buien met een intensiteit tot en met 80 mm in één uur (kans 1x/100 jaar) geen schade optreedt in gebouwen en vitale infrastructuur.
- Bij een bui van 20 mm in één uur kan de openbare ruimte nog steeds gebruikt worden waarvoor die bedoeld is.
- Aangelegde bergings- en infiltratievoorzieningen moeten in minimaal 10 uur en maximaal 48 uur leeg kunnen lopen om weer beschikbaar te zijn voor nieuwe buien.
- De voorzijde van de panden van de Pieter Nieuwlandstraat en de Willem van Noortstraat wordt aangesloten op een hemelwaterafvoer (HWA), waardoor het hemelwater via de HWA wordt geleidt naar het Majoor Bosshardtplantsoen en de Koekoeksvaart. Deze waterberging wordt mogelijk gemaakt door de rioolvervanging in de Bosschastraat mee te nemen.
- De waterberging in het straatprofiel (water op straat) mag niet afnemen, dit is van belang op locaties waar we wateroverlast verwachten. Dit heeft lokaal gevolgen voor ontwerpkeuzes van het dwarsprofiel, zoals bijvoorbeeld parkeren op trottoirniveau.
- Antonius Matthaeuslaan: vervanging van het gemengde riool door een nieuw gemengd riool.
- Pieter Nieuwlandstraat: vervanging van het gemengde riool door een gescheiden rioolstelsel met aansluiting op het Majoor Bosshardtplantsoen en het Willem van Noortplein.
- Willem van Noortstraat/-plein: toevoegen van een hemelwaterriool met behoud van het bestaande gemengde riool. Hemelwater afkoppelen van het bestaande riool.

3.2.3 Materialen en inrichtingselementen (HOR) en duurzaamheid

Materialen en inrichtingselementen

- Voor de inrichting van de straten wordt gebruik gemaakt van de in het handboek openbare ruimte (HOR) opgenomen materialen.
- Voor de plekken met Domstad kwaliteit (zie hoofdstuk 1.5) wordt standaard materiaal en beheer toegepast.
- Vervanging van de deklaag van het asfalt en de wegfundering op de Antonius Matthaeuslaan, Pieter Nieuwlandstraat en Willem van Noortstraat/-plein.
- Vervanging van de deklaag van het asfalt op de Ingen Houszstraat.
- Voor de plekken met kwaliteit Domstad Bijzonder (zie hoofdstuk 1.5) kan worden afgeweken van het standaard materiaal en beheer. In het voorlopig ontwerp wordt bepaald wat hier de gewenste materialen zijn en welk beheer daar bijpast.
- De materialisering zal in de VO-fase worden bepaald.
- Afvalinzameling zal zoveel mogelijk op de bestaande plek gehandhaafd worden.
- Vervanging van ca. 13 lichtmasten incl. kabels verspreid over de Willem van Noorstraat/-plein, Ingen Houszstraat en Pieter Nieuwlandstraat.

Duurzaamheid

- We brengen in beeld welke aanwezige materialen geschikt zijn om her te gebruiken. We zetten in op maximaal hergebruik en minimaal 50%. Voor in te brengen materialen zetten we in op hergebruikte materialen uit andere delen van de stad of elders.
- De benodigde nieuwe materialen worden waar mogelijk in gesloten kringlopen geproduceerd, gebruikt en nadat ze afgedankt zijn, hergebruikt;
- Bij het kiezen van materialen maken we in de afweging gebruik van de milieukosten indicator (MKI).
- Bij de aanbesteding dagen we de markt maximaal uit om in te zetten op circulariteit.

3.2.4 Ondergrond

- Voor de inpassing van bomen, groen en waterinfiltratie wordt voornamelijk gebruik gemaakt van functiestrook.
- Waar we de riolering vervangen of een hemelwaterriool toevoegen, reserveren we ook ruimte voor het toekomstige warmtenet. Dit geldt dus voor de Antonius Matthaeuslaan, Pieter Nieuwlandstraat en Willem van Noortstraat.

    - Voor een gescheiden rioolstelsel en het warmtenet gezamenlijk is 5,50 m nodig. 2,00 m voor de warmteleiding en 3,50 m voor de riolering. Dit is ruimte voor de leidingen zelf en ruimte eromheen voor de aanleg/voor werkzaamheden.
    - Voor enkel een gemengd riool en het warmtenet gezamenlijk is 3,00 m nodig. 2,00 m voor de warmteleiding en 1,00 m voor de riolering.
- De warmteleiding en de rioolbuis dient op afstand te liggen van bomen conform de richtlijnen in het HOR. Gemiddeld gaat het om 1,80 m vanaf het hart.
- De warmteleiding dient op minimaal 1,00 m van de waterleiding te liggen.
- Voor nieuwe te planten bomen dient rekening te worden gehouden met de afstand tot aanwezige kabels en leidingen.
- Vervangen van OVL-kabels die aan vervanging toe zijn.
- Zorg voor een zo homogeen mogelijke wegfundering over de gehele lengte van de straat op straten waar de wegfundering wordt vervangen (conform advies Sweco trillingshinder).

3.3 Ontwerptoelichting

In dit hoofdstuk wordt het Functioneel Ontwerp toegelicht en beschreven hoe er vanuit de visie en eisen ontwerpkeuzes zijn gemaakt. Een aantal ontwerpkeuzes zullen pas tijdens de VO en DO fases worden gemaakt, de afwegingen en voorkeuren worden wel in dit hoofdstuk toegelicht.

Na de algemene ontwerptoelichting is de ontwerptoelichting verder per gebied/straat weergegeven, achtereenvolgend het Willem van Noortplein, Willem van Noortstraat, Antonius Matthaeuslaan, Pieter Nieuwlandstraat en Ingen Houszstraat/Juliusstraat.

3.3.1 Algemene ontwerptoelichting

Hieronder beschrijven we de ontwerpkeuzes die voor de hele route gelden.

Lagere maximumsnelheid
Om de snelheid van de weggebruikers op de route te verlagen nemen we verschillende maatregelen. We verlagen op de hele route de maximaal toegestane snelheid van 50 km/u naar 30 km/u. Daarbij versmallen we de wegen. En waar het kan maken we de parkeerplaatsen op dezelfde hoogte als de stoep, waardoor de rijbaan smaller lijkt. Door het versmallen van de weg is de verwachting dat mensen minder hard rijden. Maar op een paar plekken is er een lange rechte weg, waardoor we misschien nog extra maatregelen nemen. In de volgende fase (het voorlopig ontwerp) maken we hier een keuze in.

Oversteken
Voor een goede buitenruimte is het belangrijk dat mensen de straten makkelijk en veilig kunnen oversteken. Dit hangt samen met de hoeveelheid verkeer in de straat en de snelheid waarmee er wordt gereden. In 30 km/u-straten leggen we in principe geen zebrapaden aan. Het verkeer zou daar langzaam genoeg moeten rijden, zodat mensen overal kunnen oversteken. Op enkele belangrijke of drukkere plekken nemen we nog extra maatregelen om het oversteken te verbeteren. Denk aan middeneilanden, waardoor mensen maar 1 rijbaan per keer oversteken. *Op kruisingen met zijstraten laten we de stoep langs de Tuinwijkroute doorlopen. Dat zorgt ervoor dat iedereen op deze route voorrang heeft, ook voetgangers. En het zorgt ervoor dat de fietsroutes herkenbaar zijn.* Op het Willem van Noortplein is vanwege de pleinfunctie het oversteken nog meer van belang. Hier gaan we bij de uitleg van het ontwerp van het Willem van Noortplein verder op in.

Functiestrook
Net als bij de Fietsroute Om de Noord maken we ook op de Tuinwijkroute gebruik van functiestroken. Dit zijn de stroken die tussen de rijbaan en de stoep liggen, waar ruimte is voor parkeerplaatsen, fietsenrekken en bomen en planten. We kijken hoe de verschillende functies op een gebalanceerde manier een plek krijgen. Daarbij houden rekening met de verschillende behoeftes van de bewoners.

Parkeren
In totaal verwachten we ongeveer 50 tot 70 parkeerplaatsen te moeten opheffen voor het ontwerp van de Tuinwijkroute. Deze ruimte hebben we nodig voor extra groen, met name bomen, en voor de grote hoeveelheid geparkeerde fietsen waar we ruimte aan willen bieden. Door opheffen van parkeerplaatsen neemt de parkeercapaciteit in de rayons Tuinwijk Noord e.o. en Vogelenbuurt af. Het aantal op te heffen parkeerplaatsen ten opzichte van de totale capaciteit in de rayons is klein. Toch zal de parkeerdruk in de directe omgeving in eerste instantie waarschijnlijk iets toenemen. We dempen dit effect zo veel mogelijk door het maximale aantal vergunningen in de omgeving te verlagen. Mensen die al een vergunning hebben houden deze. Voor nieuwe vergunningsaanvragen kan men op een wachtrij belanden.

Om de voetganger ruimte te geven op de route maken we de autoparkeerplaatsen waar mogelijk op dezelfde hoogte als de stoep. Zo hebben voetgangers meer ruimte als er geen auto's geparkeerd staan. Dit is te zien als dubbelgebruik van de (beperkte) ruimte. Tussen de autoparkeerplaatsen en de rijbaan maken we voldoende afstand, zodat fietsers veilig langs geparkeerde auto's kunnen.

Groen
In het ontwerp planten we er ongeveer 40 tot 50 bomen bij. Verder kiezen we voor een mix van verschillende bomen en planten. Dit draagt bij aan een sterk en veerkrachtig ecosysteem. In dit ontwerp kappen we geen bomen. Door verdere uitwerking kan het voorkomen dat zowel de aan te planten als de te kappen bomen nog verandert in de volgende fase.

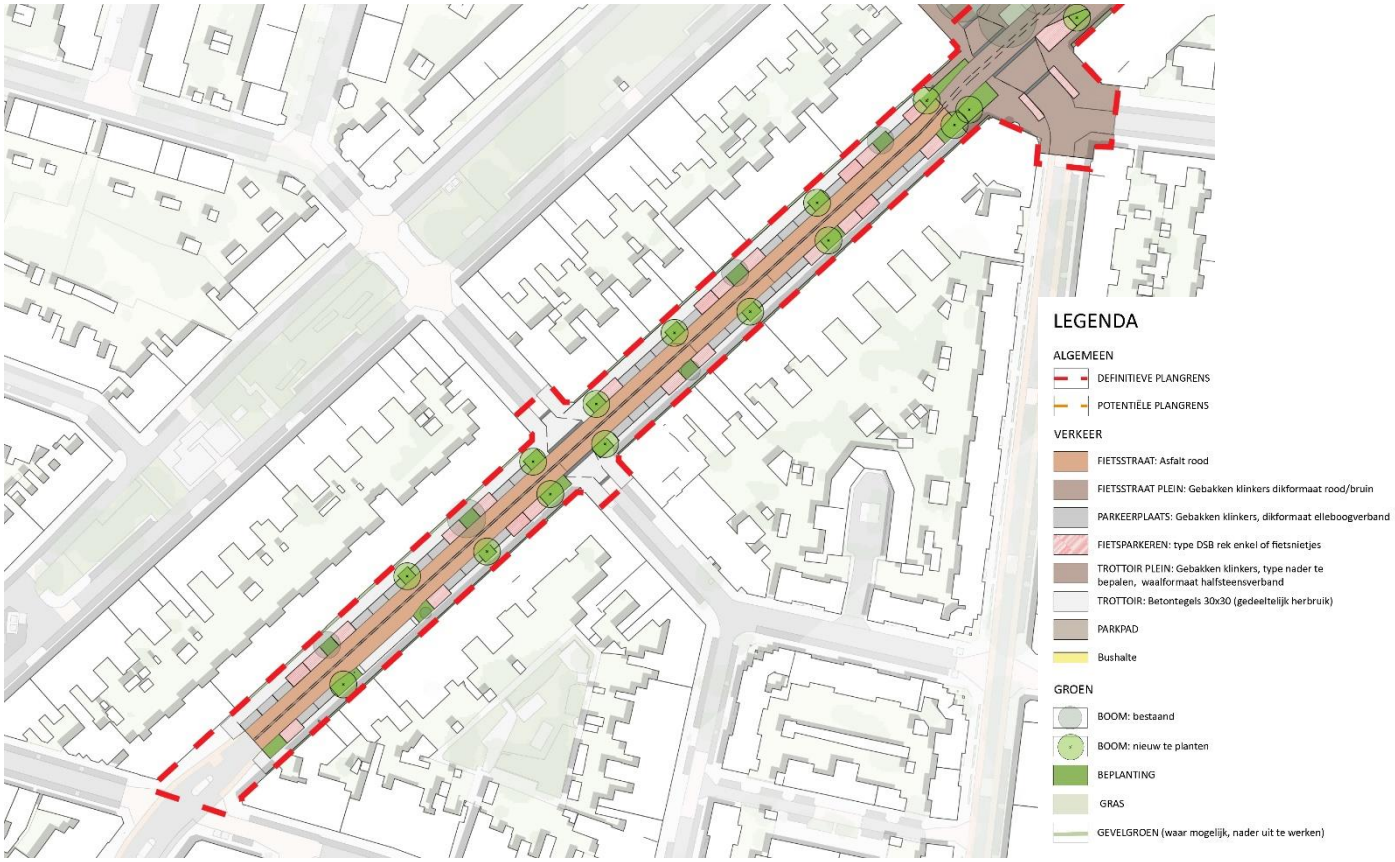
We verwachten voldoende budget te hebben om de groenambities te kunnen invullen. We hebben een aanvraag gedaan voor een subsidie van de provincie. Als we deze subsidie krijgen, hebben we voldoende budget om op alle straten hoogwaardig groen toe te passen.

Tweerichtingsverkeer
Naar aanleiding van de opgehaalde reacties eind 2023 hebben we gekeken naar verschillende mogelijkheden voor verkeerscirculatie binnen Tuinwijk. Hierin zijn de voor- en nadelen tegen elkaar afgewogen en hebben we gekozen om op alle straten tweerichtingsverkeer te houden.

Bushaltes
De bushalte op de Willem van Noortstraat blijft ongeveer op dezelfde plek en maken we langer. Vanuit het project Fietsroute Om de Noord werd overwogen deze bushalte te verschuiven naar de Adelaarstraat. Dit doen we niet, omdat we hier niet genoeg redenen voor zien. In het voorlopig ontwerp van Fietsroute Om de Noord (naar verwachting begin 2025) zal de exacte locatie van de bushalte worden vastgelegd.
De bushalte tegenover de Albert Heijn (richting de Adelaarstraat) komt tegenover restaurant Badhuis, ter hoogte van de andere bushalte. We kunnen de weg hier smaller maken. Daardoor komt de bushalte richting de Antonius Matthaeuslaan enkele meters verder van de gebouwen af te liggen dan nu. De bushokjes op het Willem van Noortplein komen daarmee ook iets verder van de gevels af te staan.

Bijzonder verkeer
Het is een eis dat bussen, nood- en hulpdiensten, vuilniswagens, verhuiswagens en overig laad- en losverkeer goed gebruik kunnen maken van (delen van) de route.

3.3.3 Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan



Afbeelding 3.2. Ontwerpkaart Willem van Noortstraat



Afbeelding 3.3. Ontwerpkaart Antonius Matthaeuslaan

Wegindeling

- We geven de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaeuslaan dezelfde wegindeling als de Adelaarstraat krijgt in de aanleg van de Fietsroute om de Noord.
- De weg krijgt de uitstraling van een 30 kilometer per uur fietsstraat: twee stroken rood asfalt en een middenstrook in afwijkend materiaal. De Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan zijn busroutes, dus we passen de afmetingen hierop aan.
- De weg van 6,50 meter biedt ruimte voor twee bussen die elkaar passeren. De breedte is ingedeeld in twee rijbanen van 3,00 meter breed en een rijbaanscheiding van 0,50 meter, waar je overheen kan rijden. Op de rijbaan is ruimte voor drie fietsers naast elkaar. Fietsers kunnen elkaar inhalen op hun eigen weghelft.
- De stoepen in de Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan worden minimaal 1,80 meter breed en 2,20 meter waar mogelijk.

Verkeer

- Het verkeer op de Tuinwijkroute heeft voorrang op de zijstraten.
- Het verkeerslicht op de Antonius Matthaeuslaan, ter hoogte van de B.F. Suermanstraat, halen we weg. Er blijft wel een middeneiland voor voetgangers.
- Oversteken kan overal op een straat met een maximale snelheid van 30 kilometer per uur. Op regelmatige afstand maken we ruimte voor een overzichtelijke en veilige oversteek, te herkennen aan noppentegels voor mensen met een (fysieke) beperking.

Parkeren

- Parkeerplaatsen in de Willem van Noortstraat verhogen we naar stoephoogte. Wanneer de parkeerplek niet in gebruik is, is er meer ruimte op de stoep.
- Parkeerplaatsen op de Antonius Matthaeuslaan blijven op dezelfde hoogte als de rijbaan.
- Parkeerplaatsen voor deelauto's, gehandicaptenparkeerplaatsen en oplaadpunten (met elektrische laadpaal) blijven bestaan. Als we ze niet op dezelfde plek kunnen houden, plaatsen we ze zo dichtbij mogelijk.
- Er komen in de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaeuslaan veel meer fietsenrekken. Er zijn nu niet genoeg rekken voor het grote aantal geparkeerde fietsen in die straten.

Openbaar vervoer:

- De bushalte op de Willem van Noortstraat moet in de nieuwe inrichting geschikt zijn om een bus van 18 meter lengte te laten stoppen.

Groen en water:

- We sluiten de Willem van Noortstraat aan op een hemelwaterafvoer (afvoer van regen).
- De parkeerplaatsen op de Antonius Matthaeuslaan worden op straatniveau aangelegd en mogelijk waterdoorlatend. Zo kan de regen bij zware buien goed weg, de grond in. Dit is nodig, omdat de weg wat lager ligt.
- We planten de bomen op de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaeuslaan op dezelfde manier als op de Adelaarstraat. Hierdoor komen er veel meer bomen bij in de Willem van Noortstraat. De Antonius Matthaeuslaan vullen we aan met nieuwe bomen, om het weer meer de uitstraling van een laan te geven.

Schetsen Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan

In deze paragraaf is alleen een schets van de Willem van Noortstraat opgenomen. Het beeld dat we met de schetsen laten zien is voor de Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan hetzelfde.



Afbeelding 3.4. Schets van de Willem van Noortstraat nu



Afbeelding 3.5. Schets van het nieuwe ontwerp van de Willem van Noortstraat.

Doorsnedes Willem van Noortstraat



Afbeelding 3.6. Doorsnede 1 van de Willem van Noortstraat nu en in het nieuwe ontwerp

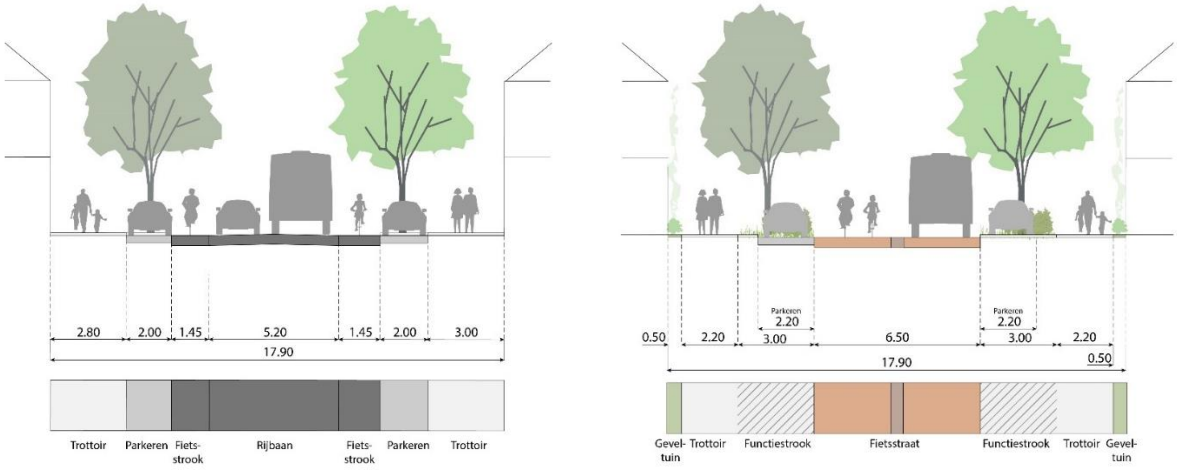


Afbeelding 3.7. Doorsnede 2 van de Willem van Noortstraat nu en in het nieuwe ontwerp.

Doorsnedes Antonius Matthaeuslaan



Afbeelding 3.8. Doorsnede 1 van de Antonius Matthaeuslaan nu en in het nieuwe ontwerp



Afbeelding 3.9. Doorsnede 2 van de Antonius Matthaeuslaan nu en in het nieuwe ontwerp.

3.3.4 Willem van Noortplein



Afbeelding 3.10 Ontwerpkaart Willem van Noortplein

Voor het ontwerp hebben vanuit verschillende disciplines experts gekeken naar wat gewenst is voor het Willem van Noortplein. Zij zien allemaal het Willem van Noortplein als het “hart van de buurt’. Op dit plein komen fietsen, wandelen, winkelen, horeca en groen samen. Daarbij geeft de architectuur van de bestaande gebouwen de plek karakter en sfeer. Om het plein tot buurthart en belangrijk plein om te vormen, is het noodzakelijk dat verblijven en recreëren meer een plek krijgt. Daarom wordt de voetganger de belangrijkste gebruiker op het plein. Het doorgaande verkeer wordt minder belangrijk.

De ontwerpkeuzes voor de inrichting van het plein zijn als volgt:



Afbeelding 3.11 Groenverbinding Willem van Noortplein

Openbare ruimte

- Het Willem van Noortplein is een bijzondere plek die vraagt om een bijzondere openbare ruimte. Het is een uitzondering in het Handboek Openbare Ruimte. Omdat het een plein is, is de openbare ruimte anders dan in gewone straten. We kunnen dus klinkers gebruiken, in plaats van asfalt. En andere bomen en planten dan in de straten eromheen.
- Het gehele plein en plantsoen richten we in als één ruimte, waarbij verblijven belangrijker is dan de doorgaande fiets- en autoroutes. Dat betekent dat we de ruimte meer richten op voetgangers, onder

andere met voldoende mogelijkheden om over te steken. Het doel is om het doorgaande autoverkeer minder dominant te maken en de fietser en voetganger de ruimte te geven.
- Op het hele Willem van Noortplein komt één type bestrating, zowel op de stoepen als op de rijbaan.
- We willen meer verbinding maken tussen het plein en de gebouwen eromheen. Nu staan de gebouwen nog ‘naast’ het plein. Door de stoepen voor de gebouwen breder te maken en als plein in te richten, komen de gebouwen meer ‘aan’ het plein te staan.
- We maken van de Willem van Noortbrug een duidelijke toegang naar het plein.
- We halen het hek om het Willem van Noortplantsoen weg. Zo krijgt het plantsoen een open karakter en meer verbinding met de rest van het plein. We leggen nieuwe looppaden aan in het plantsoen, zodat je vanaf het plein er makkelijk doorheen loopt.
- In de volgende fase wordt onderzocht of het plantsoen op sommige plekken met lage beplanting kan worden aangevuld voor de veiligheid.

Wegindeling
- Ondanks dat dit vooral een plein wordt, houden we wel dezelfde wegindeling aan als op de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaeuslaan. Dat betekent een breedte van 6,50 meter. Dat is breed genoeg voor twee bussen.
- Bij de bushalte maken we extra ruimte, zodat een fietser nog langs de bus kan.
- De rijbaan schuiven we meer naar het plantsoen. Zo ontstaat er meer ruimte bij de winkels, waardoor we er meer een verblijfsplek met meer groen van kunnen maken. De bestaande bomen zijn leidend in de nieuwe inrichting.

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

Openbaar vervoer
- De bushalte richting het centrum verplaatsen we meer richting de Willem van Noortbrug, tegenover de bestaande bushalte richting de Kardinaal de Jongweg.

Schetsen Willem van Noortplein

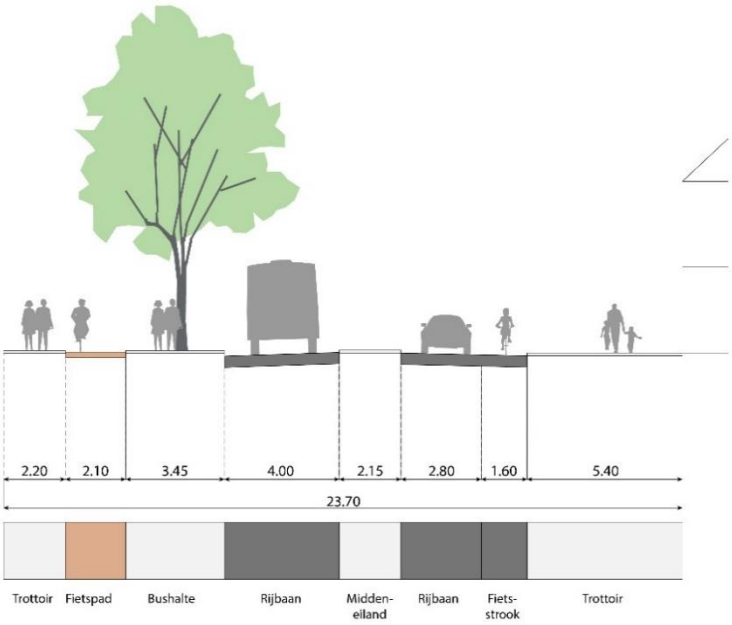


Afbeelding 3.12. Schets van het Willem van Noortplein nu.

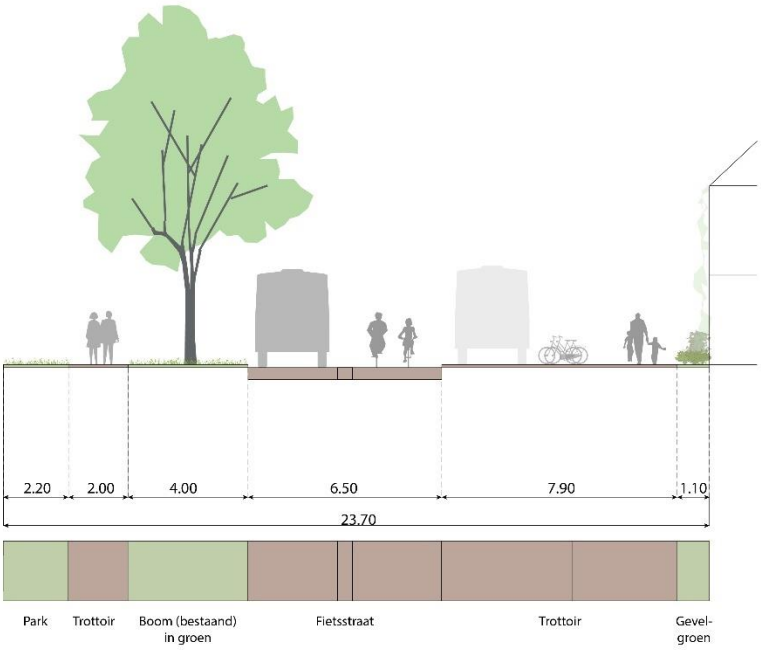


Afbeelding 3.13. Schets van het nieuwe ontwerp van het Willem van Noortplein.

Doorsnedes Willem van Noortplein



Afbeelding 3.14. Doorsnede van het Willem van Noortplein nu



Afbeelding 3.15. Doorsnede van het Willem van Noortplein in het nieuwe ontwerp

3.3.5 Pieter Nieuwlandstraat



Afbeelding 3.16. Ontwerpkaart Pieter Nieuwlandstraat

Het deel van de Pieter Nieuwlandstraat tussen de Van Swindenstraat en de Kardinaal de Jongweg werken we in de volgende ontwerpen verder uit. De ontwerpkeuzes voor de inrichting van de straat zijn als volgt:

Wegindeling

- De weg blijft ongeveer gelijk met 4,80 meter breed. Hierbij leggen we rood asfalt van 4,00 meter breed aan, met aan beide kanten van het asfalt 0,40 meter klinkers.

Verkeer

- Oversteken mag in principe overal in 30 km/u-gebied, maar op regelmatige afstand maken we een overzichtelijke oversteek.

Parkeren

- Op enkele plekken halen we parkeerplaatsen weg, om nieuwe bomen te plaatsen. Omdat er een grote hoeveelheid kabels en leidingen in de stoep ligt, kunnen we langs de huidige parkeerplaatsen geen bomen te planten.
- Parkeervakken maken we op de Pieter Nieuwlandstraat op dezelfde hoogte als de weg. Vanwege de lage ligging ten opzichte van de omliggende straten, is het met grote regenbuien belangrijk dat er zo veel mogelijk water op straat kan worden opgevangen. Zo voorkomen we verdere wateroverlast.
- Met de aanleg van een fietsstraatprofiel gaan we in de Pieter Nieuwlandstraat ook extra fietsenrekken en groen plaatsen. Groen en fietsparkeren voegen we toe op de brede stoepen.

Water en groen

- De Pieter Nieuwlandstraat heeft bij grote regenbuien ook meer ruimte nodig om water af te voeren. Daarom onderzoeken we of we hier verlaagd groen kunnen aanleggen. De mogelijkheden hiervoor werken we uit in een later ontwerp.
- We sluiten de Pieter Nieuwlandstraat aan op een hemelwaterafvoer (afvoer van regen).

Schetsen Pieter Nieuwlandstraat

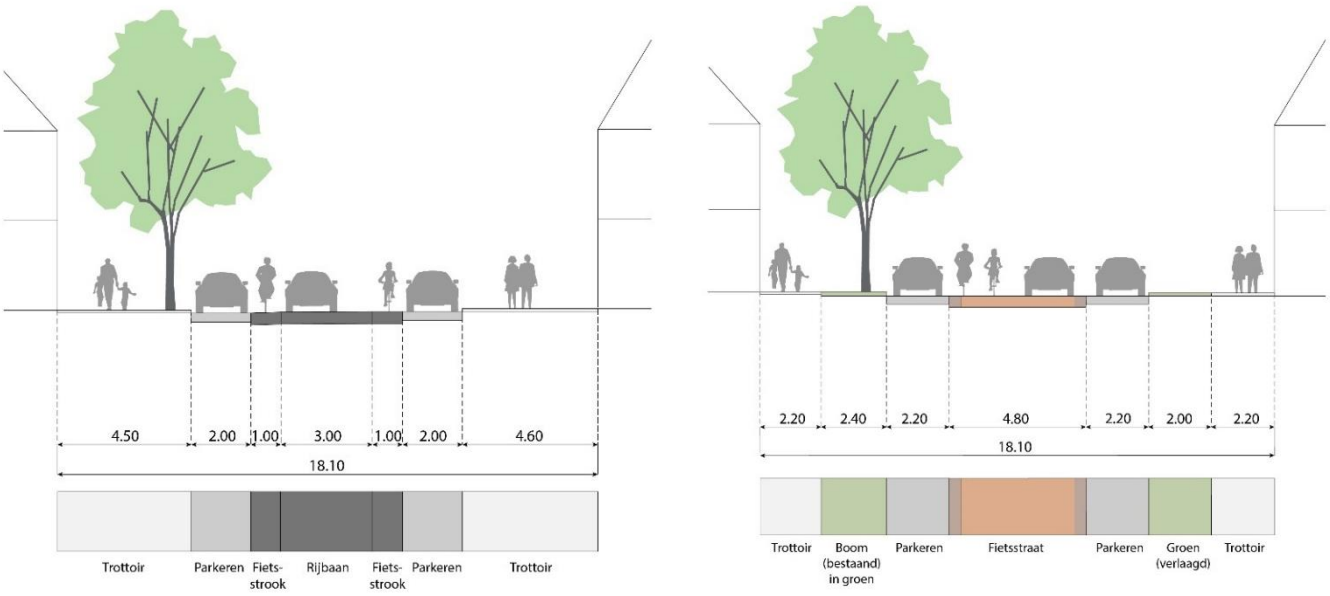


Afbeelding 3.17. Schets van de Pieter Nieuwlandstraat nu.



Afbeelding 3.18. Schets van het nieuwe ontwerp van de Pieter Nieuwlandstraat.

Doorsnedes Pieter Nieuwlandstraat



Afbeelding 3.19. Doorsnede 1 van de Pieter Nieuwlandstraat nu en in het nieuwe ontwerp.

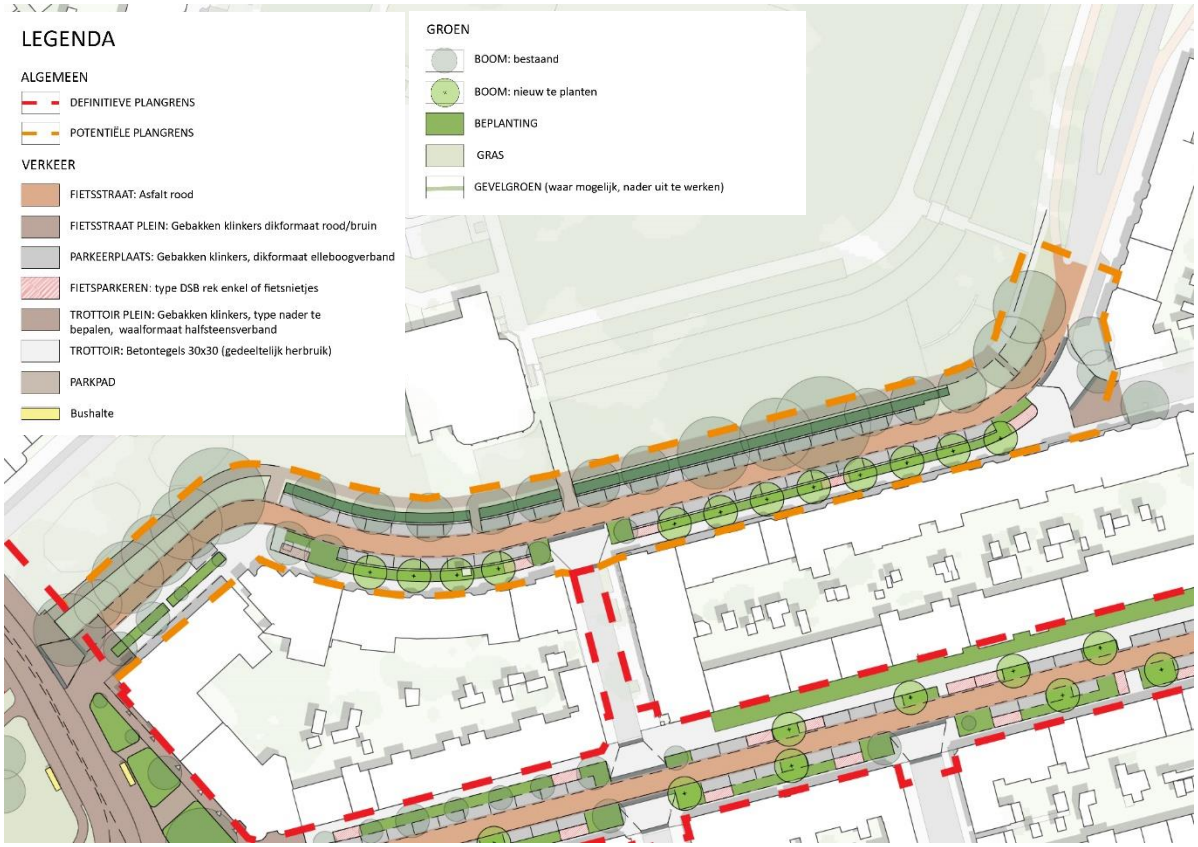


Afbeelding 3.20. Doorsnede 2 van de Pieter Nieuwlandstraat nu en in het nieuwe ontwerp.

3.3.6 Ingen Houszstraat/Juliusstraat

We verwachten bij de herinrichting ook de Ingen Houszstraat opnieuw te kunnen inrichten. We hebben een aanvraag gedaan voor een subsidie van de provincie. Als we deze subsidie krijgen, hebben we voldoende budget om ook de Ingen Houszstraat mee te nemen.

De Juliusstraat is voor het grootste deel geen onderdeel meer van het project, omdat we aansluiten op het bestaande kruispunt. Daardoor is er geen reden om de straat verder te veranderen.



Afbeelding 3.21 Ontwerpkaart Ingen Houszstraat.

- Op de Ingen Houszstraat ligt nu een rijbaan die relatief breed is voor het huidige gebruik. De vormgeving sluit niet meer aan bij het nieuwe 30 km/u regime.
- De rijbaan wordt versmald naar 4,80 m waardoor meer ruimte ontstaat voor bomen, groen en fietsparkeren.
- De trottoirs in de Ingen Houszstraat worden in standaard materialen uitgevoerd.
- Parkeren wordt aangelegd op trottoirniveau. Wanneer er geen gebruik wordt gemaakt van de parkeerplek kan de ruimte worden gebruikt als verblijfsruimte.
- Om de voetganger ruimte te bieden en de looproutes tussen het Willem van Noortplein en het Majoor Bosshardtplantsoen te verbeteren, verwijderen we het haaksparkeren bij het begin van de Ingen Houszstraat.
- Er zijn kansen voor het verbeteren van de fietsoversteek over de Kardinaal de Jongweg. In de volgende fase wordt onderzocht of dit financieel haalbaar is binnen dit project. Dit zal in de volgende fase worden onderzocht.
- Er wordt extra groen en bomen gerealiseerd aan de kant van de woningen.

Schetsen

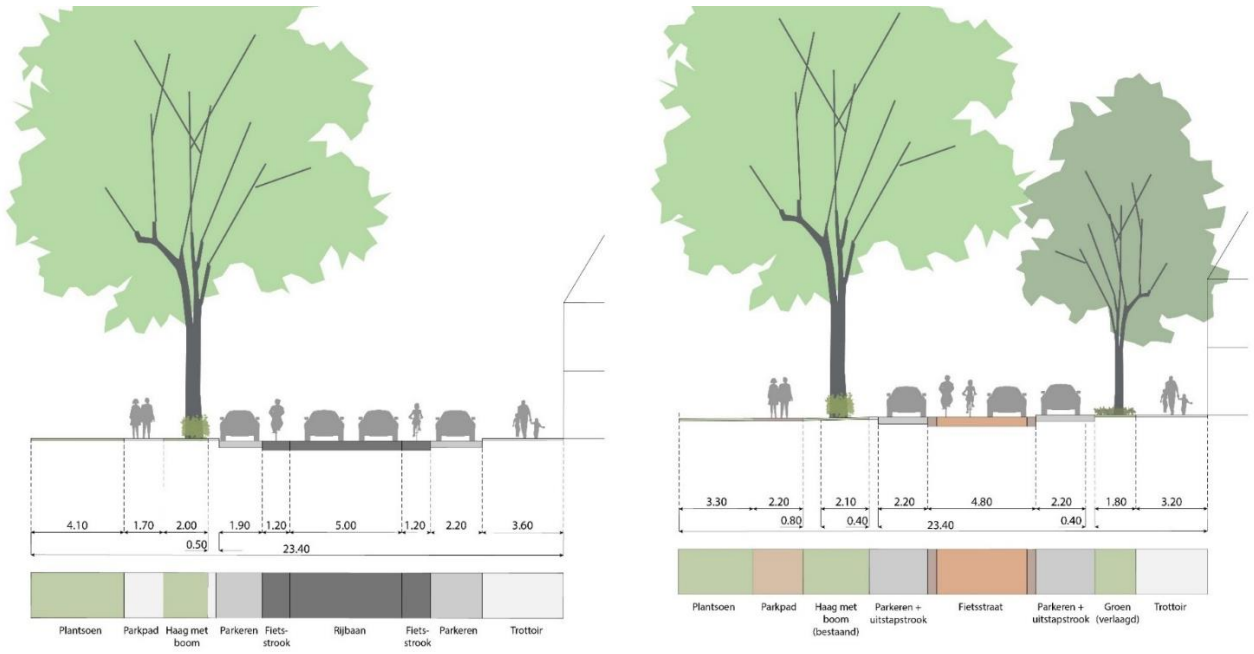


Afbeelding 3.22 Schets van de Ingen Houszstraat nu



Afbeelding 3.23. Schets van het nieuwe ontwerp van de Ingen Houszstraat.

Doorsnedes



Afbeelding 3.24 Doorsnede van de Ingen Houszstraat nu en in het nieuwe ontwerp.

4 Vervolgstappen

4.1 Planproces

Nadat de reacties zijn verwerkt en het IPvE / FO is vastgesteld door het college start de volgende fase van het ontwerpproces. In deze fase wordt het FO verder uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp (VO) gevolgd door een Definitief Ontwerp (DO). Bij het VO en DO wordt het ontwerp steeds gedetailleerder. Als het DO gereed is, kan de uitvoering worden voorbereid. Onder 4.3 leest u meer over de verwachte planning van het project.

4.2 Samen stad Maken

Het concept-IPvE/FO is nu vrijgegeven voor reacties. Bij het opstellen van het Voorlopig Ontwerp (VO) is er ook nog ruimte voor reacties. Bewoners en andere stakeholders kunnen reageren op het concept van het Voorlopig Ontwerp. Hierbij is met name ruimte om te reageren op details en niet meer op de grote lijnen. Na het beoordelen en verwerken van de reactie leggen we het VO ter vaststelling voor aan het College van B&W.

Hierna werken we het Definitief Ontwerp (DO) uit. Dit is een uitwerking van de details. Hierop zullen we geen reacties meer vragen.

4.3 Planning

Na vaststelling van dit IPvE door het College van B en W, start de fase waarin we het ontwerp verder uitwerken en afronden. Deze loopt tot minimaal eind 2025. Daarna start de voorbereidingsfase. Naar inschatting start we in de loop van 2026 met de realisatie.

Tabel 2. Beoogde planning Herinrichting Tuinwijkroute

Fase	Producten	Looptijd
Ontwerpfase	Voorlopig Ontwerp (VO)	Q2 2025 t/m Q3 2025
	Definitief Ontwerp (DO)	Q4 2025 t/m Q1 2025
Voorbereidingsfase	Bestek	Q2 2026
	Aanbesteding	Q3 2026 t/m Q4 2026
Realisatiefase	Voorbereiding en realisatie	Q4 2026 t/m Q4 2027

Bijlage 1: onderzoeken

1.1 Verkeersstromen

We hebben voor drie straten onderzocht wat de voor- en nadelen van eenrichtingsverkeer voor het gemotoriseerd verkeer zijn. Door een eenrichtingsverkeer in te voeren verminder je het gemotoriseerd verkeer en maak je ruimte vrij voor voetgangers en fietsers. De verblijfsfuncties worden dan comfortabeler en leefbaarder door minder verkeer en mogelijkheden voor het toevoegen van meer groen. De auto's die niet meer de oude route kunnen rijden gaat zich verspreiden over alternatieve routes. Een ingreep in de verkeersrichtingen raakt dus ook de grotere verkeerscirculatie.

Er zijn diverse voordelen aan het invoeren van éénrichtingsverkeer. Eenrichtingsverkeer zou kunnen bijdragen aan het gelijk verdelen van de lasten voor de verschillende straten. Ook kan de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren doordat er mogelijk minder ruimte nodig is voor auto's en dus meer ruimte beschikbaar is voor fietsers, voetgangers en groen. De nadelen wegen in dit geval zwaarder dan de voordelen, waardoor we de rijrichtingen grotendeels gelijk houden aan de huidige situatie. De conclusies per straat zijn als volgt.

Antonius Matthaeuslaan: eenrichtingsverkeer niet mogelijk

- I.v.m. aanwezigheid van een busroute. Er is geen alternatieve route mogelijk voor de bus binnen het OV-netwerk en die acceptabel is voor de busmaatschappij.
- Eenrichtingsverkeer voor autoverkeer levert geen extra ruimte op. De rijbaan moet een minimale breedte houden voor de bus.
- Eenrichtingsverkeer voor autoverkeer zorgt ervoor dat al het verkeer de wijk in of uit moet via de Ingen Houszstraat of Pieter Nieuwlandstraat. Dat zorgt voor een ongewenst toename van verkeer op die straten.

Ingen Houszstraat/Juliusstraat: eenrichtingsverkeer niet gewenst

- Zeer lage intensiteit van gemotoriseerd verkeer. Eenrichtingsverkeer heeft verkeerskundig gezien weinig nut.
- Door de lage verkeerintensiteit is een relatief smal profiel van de rijbaan al mogelijk. De extra mogelijkheden voor de breedte van de rijbaan als gevolg van het instellen van eenrichtingsverkeer is minimaal.
- Uit de metingen blijkt dat de inrit vanaf de Kardinaal de Jongweg naar de Juliusstraat weinig wordt gebruikt. Een ingreep in dit kruispunt biedt kansen om de fiets- en wandelverbinding te verbeteren richting Tuindorp. In hoeverre het kruispunt kan worden aangepast, zal in de volgende fase worden bepaald.

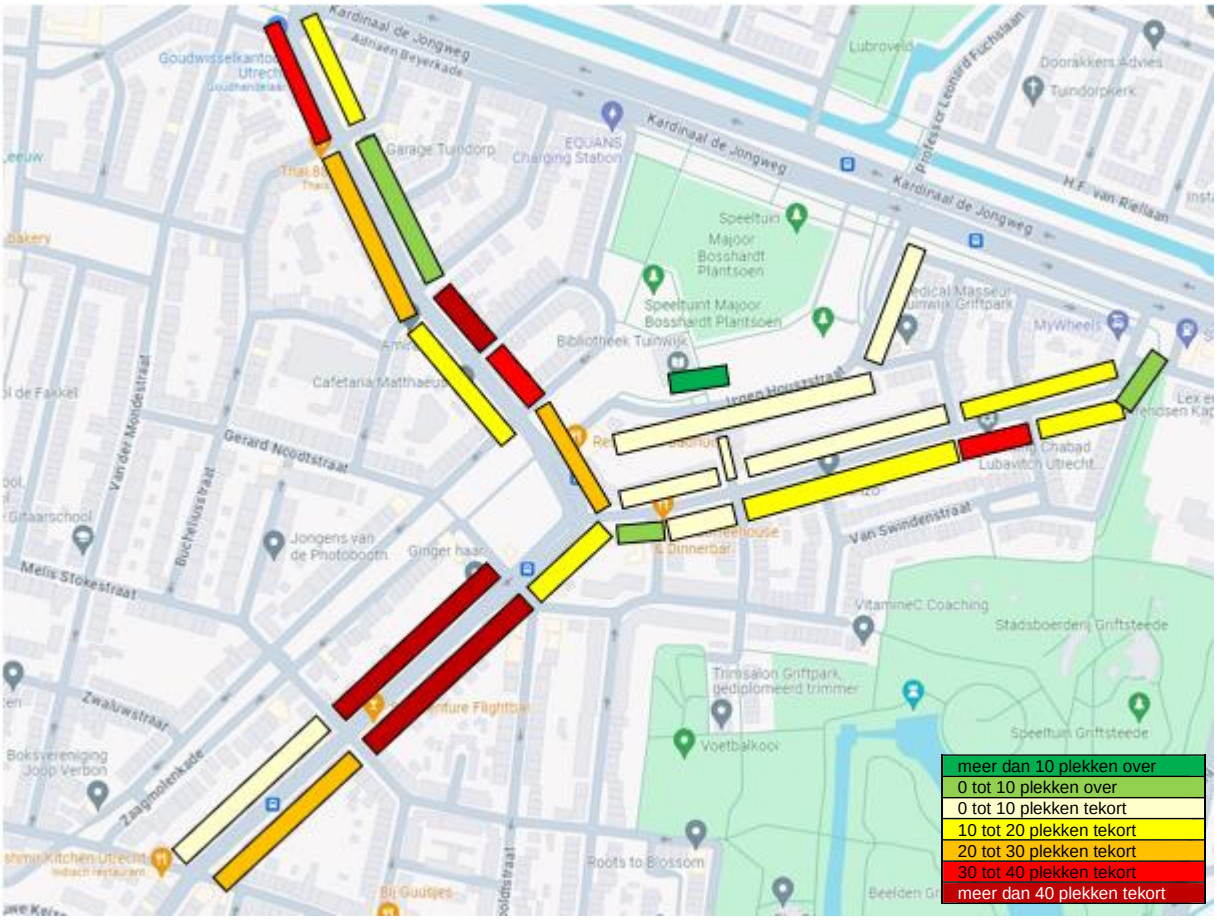
Pieter Nieuwlandstraat: eenrichtingsverkeer niet gewenst

- Eenrichtingsverkeer voor autoverkeer levert geen extra ruimte op. De rijbaan moet een minimale breedte houden voor de fietsstraat met tweerichtingsgebruik voor de fiets. Deze breedte is even breed als een tweerichtingsweg voor autoverkeer.
- Een straat met eenrichtingsverkeer richting de Kardinaal de Jongweg is niet relevant. Het aantal auto's dat de tegengestelde route neemt is zeer beperkt.
- Eenrichtingsverkeer richting het Willem van Noortplein is onwenselijk, omdat de verkeersintensiteit op de Antonius Matthaeuslaan daardoor zal toenemen, wat ongewenst is, omdat dit al een relatief drukke route is met bussen, auto's en fietsen. Deze willen we niet verder belasten i.v.m. de leefbaarheid in de straat, de veiligheid van de fietsers en de reistijden van de bussen.

1.2 Fietsparkeertelling

In de straten zijn veel fietsen geparkeerd. Dit gebeurt op plaatsen die daarvoor zijn aangewezen, maar vaak ook daarbuiten. Dit levert een rommelig straatbeeld op en zorgt in sommige gevallen ook voor conflict met gebruikers van het voetpad, zoals kinderwagens en rolstoelgebruikers.

In de bestaande situatie zijn er 645 fietsparkeerplaatsen geteld. Dit zijn fietsparkeerplaatsen die door de gemeente zijn geplaatst en door bewoners zelf. In totaal zijn er ruim 1000 fietsen geteld. Dit zijn fietsen in de openbare ruimte, in gemeentelijke fietsparkeerplaatsen en in stallingen van derden. Dit betekent dat er in de huidige situatie een tekort is van tussen de 400 en 500 fietsparkeerplaatsen.



Afbeelding B1.1. Kaartje Fietsparkeertelling

1.3 Geluid

De verwachting is dat de directe gevolgen van de aanpassingen op het geluid in de omgeving positief zullen zijn. Op de route zelf zullen lagere verkeersnelheden zijn en lagere verkeersaantallen gemotoriseerd verkeer. Het geluid zal hierdoor verminderen ten opzichte van de huidige situatie.

In de volgende fase is er onderzoek nodig naar:

- Verandering van geluidsniveau binnen het projectgebied. Vergelijking tussen de huidige situatie en de toekomstige situatie (op basis van verkeersmodellen). Hierbij rekening houden bij eventuele veranderingen in materialisatie (bv. Van asfalt naar klinkers).
- Verandering van geluidsniveau buiten het projectgebied. Vergelijking tussen de autonome situatie en de toekomstige situatie (op basis van verkeersmodellen).

1.4 Trillingen

1.4.1 Bij aanpassingen in de inrichting

Bij aanpassingen zoals het toepassen van drempels, inritconstructies en plateaus in het wegdek nemen we het aspect trillingen mee in de besluitvorming. In dit ontwerpstadium is het nog niet bekend of we dergelijke maatregelen toepassen binnen dit project. Wanneer in de volgende fase blijkt dat we zulke maatregelen willen toepassen, beoordelen we in hoeverre de aanpassing tot trillingshinder kan leiden. Dat doen we aan de hand van een aantal indicatoren, zoals de locatie van de aanpassing; de afstand tot woningen, het type woningen, het wegdektype, het type verkeer dat hier rijdt en bestaande trillingshinder in de omgeving. Indien de gevolgen van de toepassing op trillingshinder aan de hand van deze indicatoren onzeker is of lastig te beoordelen, is het mogelijk om aanvullend extern onderzoek uit te laten voeren waarin we ons laten adviseren over het toepassen van dergelijke maatregelen.

1.4.2 Als gevolg van (zwaar) verkeer

De gemeente doet op andere locaties in de stad onderzoek naar maatregelen om trillingshinder als gevolg van (zwaar) verkeer te mitigeren. Zodra meer bekend is over de uitkomst van dit onderzoek, onderzoeken we in de volgende fase van dit project in hoeverre deze maatregelen ook nuttig kunnen zijn binnen de grenzen van dit projectgebied.

1.5 Ondergrond en Archeologie

1.5.1 Archeologie en Monumenten

Het plangebied ligt op de archeologische waardenkaart (2023) grotendeels in een ‘gebied van middelhoge verwachting’ en doorsnijdt op 1 plaatsen een ‘gebied van hoge archeologische verwachting’. Voor gebieden met een middelhoge archeologische verwachting geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 500 m2 en dieper dan 30 cm. Voor gebieden met een hoge archeologische verwachting geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100m2 en dieper dan 30 cm. Er zijn nog geen archeologische onderzoeken binnen het plangebied uitgevoerd.



Archeologische waardenkaart gemeente Utrecht

Legenda

	Categorie	*Naam*	*Vergunningsplichtige bodemingrepen*
	WA1a	Beschermde Rijksmonumenten	Alle ingrepen
	WA1b	Beschermde gemeentelijke archeologische monumenten	Alle ingrepen
	WA2	Gebieden van zeer hoge archeologische waarde	Dieper dan 30 cm -Mv
	WA3	Gebieden van hoge archeologische waarde	Groter dan 30 m2 en dieper dan 30 cm -Mv
	WA4	Gebieden van hoge archeologische verwachting	Groter dan 100 m2 en dieper dan 30 cm -Mv
	WA5	Gebieden van middelhoge archeologische verwachting	Groter dan 500 m2 en dieper dan 30 cm -Mv
	WA6	Gebieden van lage archeologische verwachting	Groter dan 5000 m2 en dieper dan 50 cm -Mv
	WA7	Gebieden zonder archeologische waarde	N.V.T
	Gemeentegrens		

versie 27-10-2021

Afbeelding B1.2. Uitsnede Archeologische waardenkaart gemeente Utrecht

Waarschijnlijk zal met de geplande uitvoering deze grens bereikt worden, in de volgende fase zal worden berekend of extra archeologisch onderzoek nodig is.

Wanneer meer informatie van de benodigde ingrepen bekend is, zal met archeologie worden bepaald welk noodzakelijk is en hoe dit moet worden uitgevoerd.

1.5.2 Milieuhygiënische asfalt-, fundering- en bodemkwaliteit

Uit de analyse van de bekende bodeminformatie blijkt dat binnen het plangebied plaatselijk licht tot sterke verontreinigingen voorkomen. Verder is bekend dat er diverse (sloot)dempingen en (voormalige) brandstoftanks aanwezig waren. Ook hebben verdachte bedrijfsactiviteiten plaatsgevonden.

In de VO-fase dient een verkennend bodem- en verhardingenonderzoek volgens protocol NEN 5740 en/of CROW210 uitgevoerd te worden.

Er zijn binnen het plangebied al diverse gegevens bekend van voorgaande onderzoeken. Aandachtspunten voor de projectlocatie die uit de voorgaande onderzoeken naar voren zijn gekomen:

- Binnen het plangebied is er plaatselijk licht tot sterke verontreiniging
- Er zijn locaties waar (sloot)dempingen hebben plaatsgevonden. Deze zijn verdacht voor de aanwezigheid van toegepaste dempingsmaterialen, zoals puin, verontreinigde grond, e.d.
- Aanwezigheid van (voormalige) brandstoftanks langs de projectlocatie.
- Wel is bekend dat ter plaatse van nummer 71 van de Antonius Matthaeuslaan sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. De verontreiniging is ontstaan als gevolg van de bedrijfsactiviteiten (garagebedrijf met pompeiland).

1.5.3 Zettingsgevoeligheid

Het plangebied is op basis van de bodemopbouw, matig gevoelig voor zetting. Gezien echter het langdurige gebruik en de daarbij behorende belasting wordt de kans op zettingen uiterst klein geacht. Wel kan de oorspronkelijke bodemopbouw aanleiding zijn voor een grotere gevoeligheid voor trillingen.

1.5.5 Kabels en leidingen

Uit de eerste scan van het projectgebied in combinatie met de bestaande kabels en leidingen komen een aantal aandachtspunten naar voren:

- Er is voor dit gebied geen Eis Voorzorgsmaatregel van toepassing op basis van de klic-melding.
- De aanwezigheid van oude waterleidingen in het projectgebied zou aanleiding kunnen geven tot vervangings- en onderhoudsmaatregelen van Vitens. Het afstemmen van die werkzaamheden zou eventueel tot langere looptijden kunnen leiden, ook in verband met seizoenseffecten.
- Bij het planten van nieuwe bomen is het belangrijk voldoende afstand te houden van bestaande kabels en leidingen. Mocht er bij de herinrichting open verharding worden vervangen door gesloten verharding zoals asfalt, dan zou dit knelpunten kunnen opleveren met de aanwezige netwerken, omdat die bereikbaar moeten blijven voor onderhoud en beheer.
- Als er in het kader van klimaatadaptatie en hemelwaterberging eventueel aanpassingen in de maaiveldhoogte worden doorgevoerd, levert dat ook mogelijke knelpunten in verband met de noodzakelijke aardebedekking van bestaande kabels en leidingen.
- Het verdient aanbeveling om te bepalen of in het projectgebied plannen zijn voor aanleg van een warmtenet.
- Aan de hand van een voorontwerp van het projectgebied zouden we een raakvlakkenanalyse kunnen maken om te bepalen of er verleggingen noodzakelijk zijn.
- Het verdient aanbeveling om in het begin van de VO-fase proefsleuven te graven om de werkelijke ligging van de kabels en leidingen te bepalen.

1.5.6 Ontplofbare Oorlogsresten

Van het plangebied zijn geen onderzoeken bekend over de mogelijke aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten.

Naar aanleiding van afgerond vooronderzoek is de gehele Tuinwijkroute (incl. het Majoor Bosshardtplantsoen) niet verdacht op ontplofbare oorlogsresten. Er hoeft dan ook geen aanvullend onderzoek te worden gedaan. Mocht er gedurende de werkzaamheden toch iets gevonden worden is het protocol Toevalsvondst van toepassing.

1.6 Water

De mogelijkheden om een koppeling te maken met het oppervlaktewater worden onderzocht.

Aan de noordzijde wordt specifiek de kruising met de Kardinaal de Jongweg onderzocht, met het uitgangspunt dat de Kardinaal de Jongweg niet wordt opgebroken. De onderzoeken, waaronder het inspecteren en beoordelen van een bestaande duiker onder de Kardinaal de Jongweg, zijn nog lopende.

Aan de zuidzijde is de koppeling met het oppervlaktewater ter hoogte van de nieuwe Keizersgracht verkend met HDSR. Uit de berekeningen van gemeente en HDSR blijkt dat het mogelijk is om een deel van het afstromend hemelwater hierop aan te sluiten. In samenwerking met het raakvlakproject Fietsroute om de Noord zijn de consequenties inzichtelijk gemaakt. De aansluiting van het hemelwaterriool met het oppervlaktewater ter hoogte van de nieuwe Keizersgracht wordt binnen het project Fietsroute om de Noord uitgevoerd.

In de VO fase worden de mogelijkheden voor het infiltreren van water onderzocht door middel van een infiltratieonderzoek.

1.7 Ecologie / Flora en fauna

Met name de bomen in het plangebied zijn erg belangrijk voor de ecologie in het gebied. Lijnvormige elementen worden door mogelijk vleermuizen gebruikt om te navigeren en daarnaast worden de bomen tijdens het broedseizoen gebruikt om in te broeden. Tot slot zijn er ook bomen met holtes die in gebruik kunnen zijn als beschermde verblijfplaatsen van bijvoorbeeld vleermuizen.

Door geen bomen te kappen en maatregelen te treffen ter bescherming van vleermuis, huismus, gierzwaluw, konijn en weidemaskerbij kunnen alle werkzaamheden zonder nader onderzoek worden uitgevoerd. Mochten er toch bomen worden verwijderd, moet extra onderzoek plaats vinden. De te nemen maatregelen ter bescherming van flora en fauna staan beschreven in hoofdstuk 5 van de ecologische Quickscan.

Op onderstaande kaart zijn de relevante waarnemingen te vinden die tijdens het veldonderzoek van de quickscan zijn gedaan.



Afbeelding B1.3. Quickscan Flora en Fauna

Naast de verplichte maatregelen die genomen moeten worden om te voldoen aan de flora en faunawetgeving zijn er in de quickscan ook kansen geïdentificeerd:

Het planten van inheemse bomen en struiken kan de ecologie in het gebeid een boost geven omdat die voor insecten een hoge waarde hebben. Streekeigen materiaal zou zelfs nog beter zijn;

Een plek met ruigtekruiden zorgt voor een mooie overgang tussen struiken en gras en is waardevol voor planten, vlinders en kleine zoogdieren. Dit kan zichzelf bij voorkeur spontaan ontwikkelen zodat lokale zaden kiemen;

Het houtafval van gekapte bomen en struiken uit het plangebied kan worden omgezet in takkenrillen. Een takkenril creëert een natuurlijke scheiding, welke door verschillende soorten in gebruik kan worden genomen. Het kan functioneren als schuilgelegenheid voor vogels, amfibieën, insecten en zoogdieren. Daarnaast zullen vogels tussen de takkenrillen naar voedsel zoeken en ze kunnen hier tot broeden komen. Na verloop van tijd zullen ook paddenstoelen, varens en andere planten tussen de takkenril groeien.

1.8 Bomen



Afbeelding B1.4. Overzicht bomen in het plangebied

1.9 Duurzaamheid

Gedurende het ontwerpproces zullen we elke kans om meer duurzaamheid in het project onder te brengen proberen te benutten. Daarom zal tijdens de VO-fase een duurzaamheidsverkenning worden gedaan. Hier zal vanuit de verschillende disciplines aandacht aan worden besteed. Denk dan aan stedelijk water, bestrating, OVL, asfaltering en groen. Alle duurzaamheidsmaatregelen die worden ondergebracht in het project houden we vervolgens bij in een duurzaamheidsdossier.

Bijlage 2: Beleidskader

Ruimtelijke Strategie Utrecht 'Utrecht dichtbij: de 10-minutenstad (2021)

In 2040 telt de gemeente (volgens laatste prognoses) 455.000 inwoners. De gemeente vangt de groei zo veel mogelijk op door woningen te bouwen in de bestaande stad. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 geeft richting om de groei van de stad goed vorm te geven door het koesteren en versterken van kwaliteiten van Utrecht.

Voor de ontwikkeling van de Tuinwijkroute zijn onder andere de volgende punten relevant:

- Een belangrijk ruimtelijk onderdeel uit de ruimtelijke strategie is het versterken van een zogeheten 'groene schaalsprong', waar dit project in de eerste drie schaalniveaus aan kan bijdragen.
- Ambitie om een fijnmazig netwerk van hoofdfietsroutes te maken die bestemmingen in de stad verbindt met de omliggende regio.

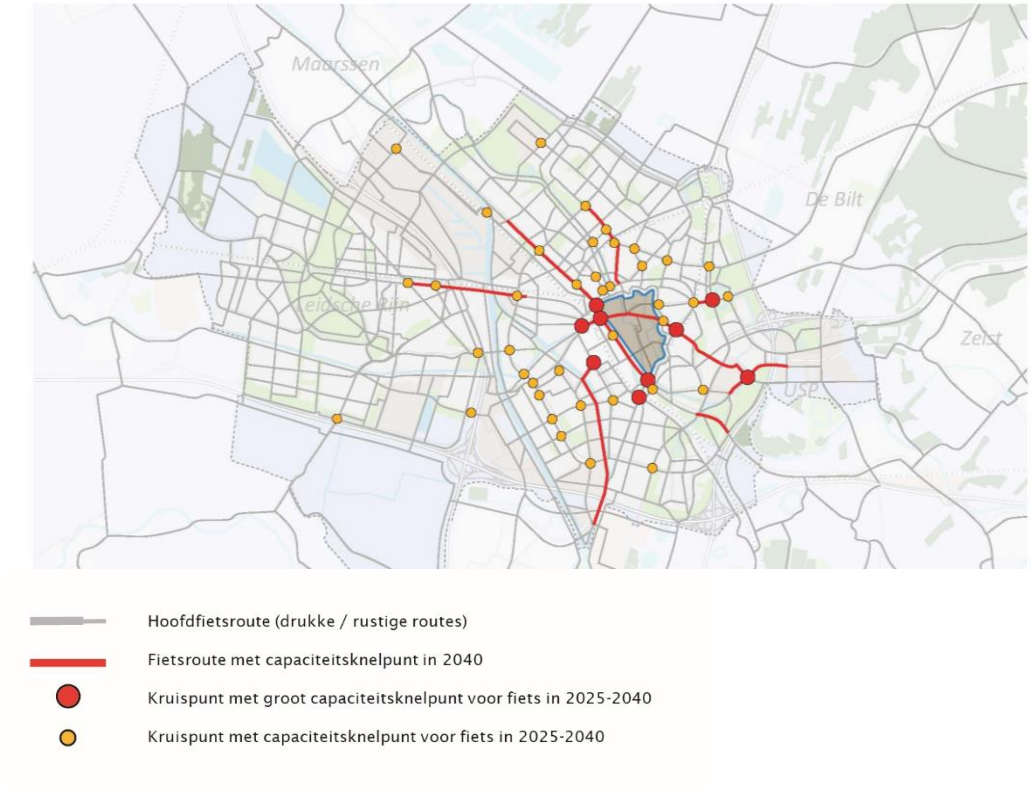
Mobiliteitsplan 2040 (2021)

Het Mobiliteitsplan 2040 geeft ruim baan aan gezonde en schone vormen van vervoer. Het beleidskader stelt fietsen en lopen centraal, geeft prioriteit aan hoogwaardig openbaar vervoer en stimuleert (elektrische) deelauto's.

In Utrecht groeit het fietsgebruik met 3 tot 5% per jaar. Dat betekent dat er in 2040 75% meer fietsers zijn in Utrecht dan in 2015. Deze fietsers komen voor en belangrijk deel uit de regio. Om deze enorme groei van de fiets te faciliteren zetten we in op de schaalsprong fiets. De gemeente zet in op het spreiden van fietsers door het ontwikkelen van een fijnmazig netwerk van hoofdfietsroutes. Hierdoor ontstaan er routekeuzemogelijkheden voor de fietser, waarmee de verwachte drukte over het netwerk wordt verdeeld. Voor fietsers zonder bestemming in het centrum lopen deze routes zo veel mogelijk om het centrum heen.

Relevant voor de ontwikkeling van de Tuinwijkroute zijn onder andere:

- De Antonius Matthaeuslaan, Ingen Houszstraat/Juliusstraat en Willem van Noortstraat zijn alle 3 aangegeven als hoofdfietsroutes.
- Pieter Nieuwlandstraat wordt beschouwd als provinciale fietsroute.
- De aanmerking van capaciteitsknelpunten voor fiets in 2025-2040 bij de volgende twee punten:
    - De kruising van de Antonius Matthaeuslaan met de Kardinaal de Jongeweg
    - Het Willem van Noortplein
- Alle straten in het plangebied krijgen een maximumsnelheid van 30 km/u.



Afbeelding B2.1. Fietsintensiteit

Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (2016)

De gemeente houdt zich bij het gebruik en de inrichting aan de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte. De kadernota onderscheidt drie kwaliteitsniveaus voor het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte: Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure.

Relevant voor de ontwikkeling van de Tuinwijkroute is onder andere:

- Het projectgebied ligt volledig in het gebied dat aangemerkt is als “Compacte stad”. Hierin krijgt verblijfskwaliteit, groen en ruimte voor voetgangers en fietsers prioriteit
- Voor de Tuinwijkroute geldt grotendeels Domstadkwaliteit. Hiervoor geldt een standaardinrichting en basisonderhoud.
- Voor het Willem van Noortplein en het Majoor Bosshardtplantsoen geldt Domstad Bijzonder. Hier mag de inrichting en/of het beheer mogen op bepaalde punten afwijken in materiaalgebruik of bijzondere elementen. Uitgangspunt is dat er één ruimtelijke opgave is, waarin de principes ‘samenhang’ en ‘herkenbaarheid’ essentieel zijn.
- Alle veranderingen in de openbare ruimte moeten houden aan het Handboek Openbare Ruimte. De commissie BInG controleert of de plannen hieraan voldoen.



Afbeelding B2.2. Kaart Handboek openbare ruimte

Visie klimaatadaptatie (2022)

Het klimaat verandert. Het weer wordt extremer, het is vaker nat in de herfst en winter en vaker heet en droog in de zomer. De Visie Klimaatadaptatie geeft aan wat nodig is om Utrecht hierop voor te bereiden. Dit betekent in hoofdzaak de openbare ruimte geschikt maken om hevige regenbuien, droge periodes en hete dagen op te vangen. De gemeente wil onder andere dat in 2050 de temperatuur in de stad niet meer dan 5 graden warmer aanvoelt dan buiten de stad. Zo is er op belangrijke loop- en fietsroutes is minstens 40% schaduw. Daarnaast wil de gemeente regenwater opvangen en nuttig gebruiken door minstens 90% van het regenwater zo lang mogelijk vast te houden in de bodem en de stad. Zo hebben we ook genoeg water in droge tijden. Daarvoor moet de bodem werken als een spons. Ook mogen buien tot 80 mm per uur geen schade aanbrengen in panden en niet voor onbegaanbare wegen zorgen.

Relevant voor de ontwikkeling van de Tuinwijkroute is onder andere:

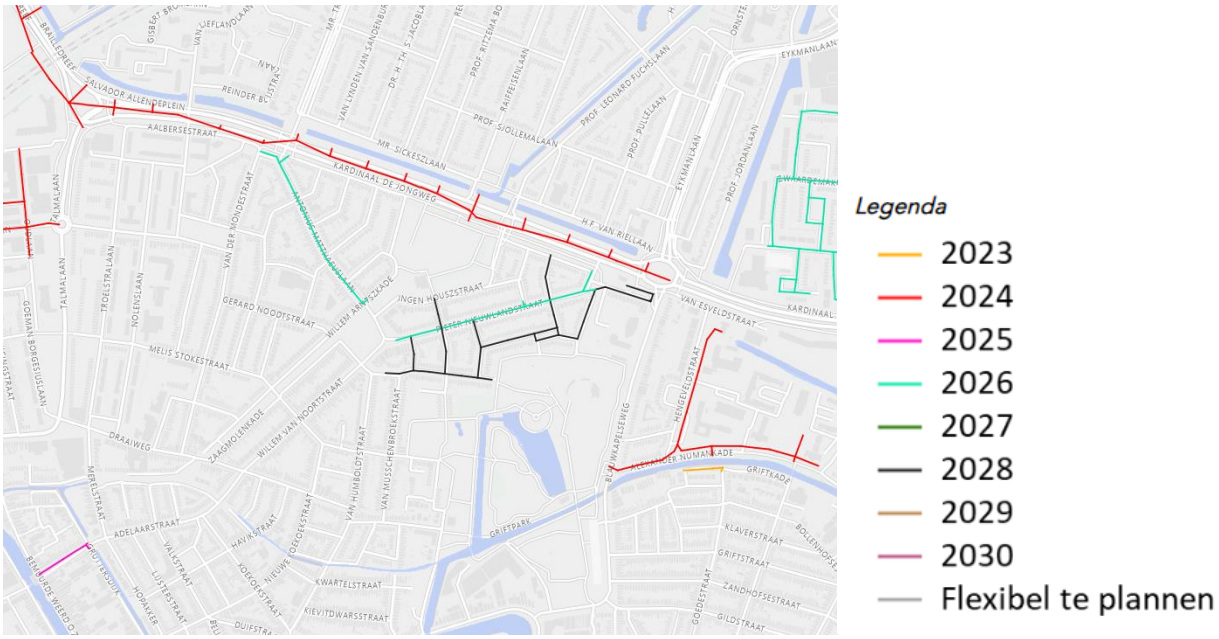
- Vanwege de hoofdfietsroutes in de Willem van Noortstraat, het Willem van Noortplein, de Antonius Matthaeuslaan en de Ingen Houszstraat/Juliusstraat moet er minimaal 40% schaduw op de fiets- en wandelroutes zijn in deze straten.
- Bij (her)inrichting wordt er vanuit de gedachten “Groen, tenzij…” de verharding tot het minimaal noodzakelijke teruggebracht. Zo wordt de hittestress, droogte en wateroverlast tot een minimum beperkt.

Visie water en riolering (2022)

De gemeente heeft vanuit de wet een aantal specifieke zorgplichten en daarmee taken op het gebied van water en riolering. Deze visie water en riolering bevat het gemeentelijke beleidskader voor de invulling van deze zorgplichten. Bij de visie hoort een programma water en riolering, waarin elk jaar de voorgenomen activiteiten en bijbehorende kosten en financiering voor de komende vijf jaar worden vastgelegd.

Relevant voor de ontwikkeling van de Tuinwijkroute is onder andere:

- Voor het vasthouden van regenwater wordt de voorkeursvolgorde gevolgd zoals beschreven in de Visie Klimaatadaptatie (2022) en de Visie Water en Riolering (2022).
- In de Antonius Matthaeuslaan en de Pieter Nieuwlandstraat moet in 2026 de riolering worden vervangen. In de omliggende straten van de Pieter Nieuwlandstraat moet de riolering in 2028 worden vervangen. (zie kaart hieronder)
- Minstens 90% van het regenwater benutten en vasthouden. Hierbij wordt de voorkeursvolgorde gehanteerd. Hiervoor wordt uitgegaan van een bergingscapaciteit of (infiltratie-)voorziening van minimaal 15 mm per m2 aangesloten verharding.
- Inrichting van de openbare ruimte en de riolering zorgen voor geen schade aan panden en geen hinder op vitale infrastructuur bij een heftige bui tot aan 80 mm in één uur.



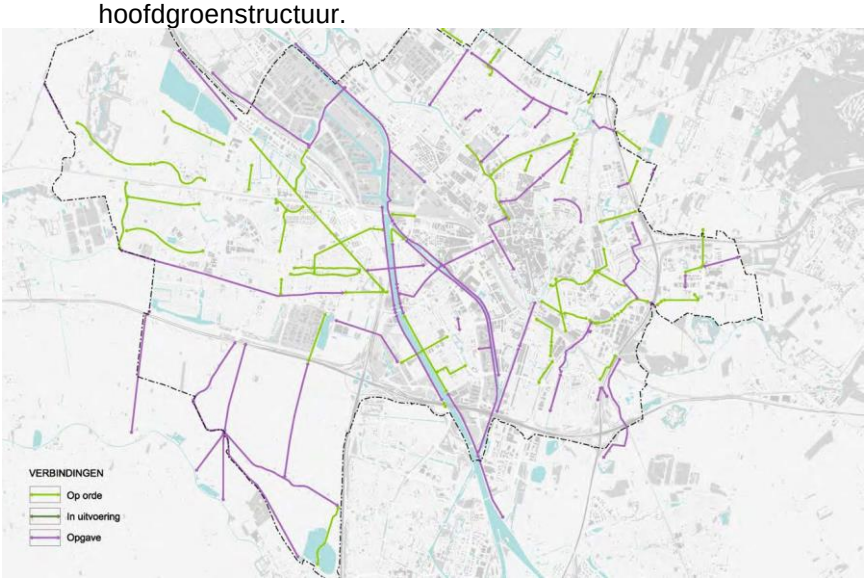
Afbeelding B2.3. Overzicht op welke termijnen de riolering moet worden vervangen.

Actualisatie Groenstructuurplan Utrecht 2030 (2017)

In het groenstructuurplan zijn belangrijke stedelijke groenstructuren vastgelegd. Deze gebieden hebben ecologische, landschappelijke, recreatieve of cultuurhistorische kwaliteiten. Door de groei van het aantal inwoners in de stad moeten bestaand groenstructuren worden behouden en nieuwe groenstructuren worden ontwikkeld. Hiervoor is een afwegingskader opgesteld in de actualisatie van het groenstructuurplan.

Relevant voor de ontwikkeling van de Tuinwijkroute is onder andere:

- In het Groenstructuurplan Utrecht (2017) is de groenstructuur vanaf het Zwartewater tot aan de Professor Reinwardtlaan benoemd als opgavegebied voor de hoofdgroenstructuur (Zie kaartje groen-blauwe verbindingen). Zowel het Willem van Noortplein, het Tuinwijk-Oostplantsoen als het Majoor Bosshardtplantsoen zijn hier onderdeel van. Deze gehele groenstructuur is ook onderdeel van de hoofdgroenstructuur en staat aangegeven als (wenselijke) verbinding in de hoofdgroenstructuur.



Afbeelding B2.4. Groen-blauw verbindingen



Afbeelding B2.5. Groenstructuurplan

Nota Bomenbeleid Utrecht (2018)

Het bomenbeleid volgt uit het groenstructuurplan van de gemeente. Hierin zijn belangrijke stedelijke boomstructuur vastgelegd. Het gaat hierbij om groepen of rijen bomen die waardevol zijn voor cultuurhistorie, voor de natuur of voor het landschap. Bijvoorbeeld bomen langs wegen, kanalen en rivieren.

Relevant voor de ontwikkeling van de Tuinwijkroute is onder andere:

- De boomstructuur vanaf het Zwartewater tot aan de Professor Reinwardtlaan is aangegeven als stedelijke boomstructuur en stedelijke lijn met ruimtelijke, cultuurhistorische en ecologische betekenis. Zowel het Willem van Noortplein, het Tuinwijk-Oostplantsoen als het Majoor Bosshardtplantsoen zijn hier onderdeel van.
- De gehele boomstructuur vanaf het Zwartewater tot aan de Professor Reinwardtlaan staat op de boomstructuurkaart aangegeven als boomtype “Kanaal”.

Welstandsnota Utrecht Noordoost

In de welstandsnota staat beschreven hoe de verschillende wijken en buurten zijn ontstaan en wat voor kenmerkende karakters deze gebieden hebben. Daarmee worden belangrijke stedenbouwkundige structuren, de functies van parken en pleinen en de opbouw van de wijk benoemd, waar rekening mee moet worden gehouden.

Relevant voor de ontwikkeling van de Tuinwijkroute is onder andere:

- De gehele route staat aangegeven als welstandsniveau “Respect”. Dit houdt in dat de structuur van het stedelijke beeld voorop staat en de karakteristieke architectuur wordt gerespecteerd en kan worden benadrukt. Doordat het gebied geen unieke historische waarde kent is er echter wel ruimte voor transformaties of verandering.

Afwegingskader verharding hoofdfietsroutes

In principe worden alle hoofdfietsroutes in rood asfalt aangelegd.

Enkel bij de volgende punten kan hiervan worden afgeweken:

1. Binnenstad (fietsvriendelijke klinkers)
2. Straten smaller dan 12 m breed (fietsvriendelijke klinkers)
3. Bijzondere locaties (fietsvriendelijke klinkers of slimme combinatie met asfalt)
4. In parken en groengebieden/recreatieve routes (Asfalt, kleur kan afwijken)

Aangezien het Willem van Noortplein staat aangegeven als bijzondere plek, kan er daar afgeweken worden van het rode asfalt.

Fietsroute Om de Noord:

Vanuit het IPvE voor de Fietsroute Om de Noord volgen verschillende belangrijke punten voor de Tuinwijkroute. De route vanaf de Oudenoord tot aan de Kardinaal de Jongweg moet als één route worden beschouwd.

Reactieverslag Herinrichting Tuinwijkroute

Opsteller: *Projectteam Tuinwijkroute*
Projectnaam: *Herinrichting Tuinwijkroute – eerste ontwerp (IPvE/FO)*

Algemene indruk

Ruim 150 mensen hebben gereageerd op het eerste ontwerp voor de Tuinwijkroute. Bijna alle reacties zijn van bewoners van de straten die we gaan herinrichten of van bewoners die daar heel dichtbij wonen. Veel mensen zijn positief over de nieuwe inrichting. Men is blij dat de straten worden aangepakt, dat de maximumsnelheid naar 30km/u gaat en dat er meer ruimte komt voor groen, lopen en fietsen. Het grootste deel van de mensen geeft aan het eens te zijn met het ontwerp. Er zijn ook vragen en zorgen. Bijvoorbeeld over verkeersveiligheid (oversteken en snelheid) en parkeren.

In de bijlage bij dit verslag staan de vragen die wij hebben gesteld op de inloopavond en via DenkMee.

Thema's

We hebben de reacties opgedeeld in verschillende thema's. Naar aanleiding van de reacties hebben we per thema onderzocht welke wijzigingen we kunnen doen. Bij ieder thema geven we een indruk van welk belangrijk inzicht wij hebben opgedaan (reacties) en hoe wij dit wegen en wel of niet verwerken in de plannen (keuze en uitleg). Verderop in het verslag komen deze thema's één voor één aan bod:

1. Functiestrook
2. Stoepen
3. Willem van Noortplantsoen
4. Fietsparkeren en autoparkeren
5. Verkeersveiligheid – oversteken en snelheid
6. Rijroutes

Aanpassingen

Op basis van de binnengekomen reacties passen we het ontwerp op drie punten aan in het ontwerp. Andere reacties onderzoeken we verder in de aankomende fase of kunnen we niet opnemen in het ontwerp. Zie uitwerking thema's.

1. In de indeling van de stoepen op de Pieter Nieuwlandstraat passen we incidenteel inhammen toe met extra stoep ten koste van het groen om zo meer verblijfsruimte te creëren.
2. We voegen ca. 5 autoparkeerplaatsen op de Antonius Matthaeuslaan toe ten koste van fietsparkeren.
3. We passen op sommige stukken een 'zachte scheiding' toe tussen het plantsoen en het plein ter vervanging van de beschermende functie van het hek. Bijv. door middel van lage beplanting.
4. Bij het uitwerken van het ontwerp wisselen we waar mogelijk de locaties van groen, fietsparkeren en autoparkeren in de functiestrook op basis van de binnengekomen reacties.

Deze aanpassingen zijn verwerkt in het Integraal Programma van Eisen (het ontwerpplan). Het ontwerp (de tekening) passen we in de volgende fase aan.

Uitwerking thema's

1. Functiestrook

Reacties
In het reactieformulier hebben we gevraagd of mensen voorstellen hadden voor het wisselen van groen, fietsparkeren en autoparkeren in de functiestrook. We hebben hier veel reacties op gehad. Sommige mensen willen bijvoorbeeld geen fietsparkeerplekken voor de deur, anders juist wel. De reacties op dit onderwerp komen vanuit alle straten.

Keuze en uitleg
In de functiestrook langs de rijbaan plaatsen we afwisselend bomen, groenvakken en (fiets)parkeren. Deze inrichting moet zorgen prettige woon- en fietsstraten. De precieze keuzes voor de locaties van het groen, fietsparkeren en autoparkeren is een puzzel. De wensen van bewoners voor het wisselen van deze locaties nemen we zoveel mogelijk mee in de uitwerking van het ontwerp.

2. Stoepen

Reacties
Bewoners van de Pieter Nieuwlandstraat en de Antonius Matthaeuslaan geven aan de brede stoepen te willen houden. De stoepen worden gebruikt om te spelen en te ontmoeten, daarmee hebben ze een belangrijke sociale functie. Het gaat hier vooral om de kant met even huisnummers. Dit is voor ons een nieuw inzicht. De Pieter Nieuwlandstraat is voor voetgangers ook een belangrijke route naar het Griftpark. Ook hiervoor is het de wens om de stoep breder te houden.

Keuzes en uitleg
Op dit moment zijn de stoepen op de Pieter Nieuwlandstraat ongeveer 4,5m breed. In het eerste ontwerp wilden we deze versmallen naar de minimale breedte van 2,20m. Op de Antonius Matthaeuslaan versmallen we de stoepen in het eerste ontwerp van 2,80 naar 2,20m.

We vinden het belangrijk om rekening te houden met de wens van bewoners, maar we moeten ook ruimte houden voor groen, fietsparkeren en autoparkeren. Groen heeft een belangrijke functie voor het opvangen van water. De Pieter Nieuwlandsstraat ligt relatief laag. Bij hevige regenbuien staan de straten hier snel blank. Minder groen kan meer wateroverlast tot gevolg hebben. We halen liever geen fiets- en autoparkeerplaatsen weg, omdat veel fietsen kunnen niet in rekken staan en we halen al autoparkeerplekken weg in het eerste ontwerp. Het is dus een afweging tussen klimaatadaptatie/ wateropvang en ruimte voor sociale activiteiten.

We hebben naar een nieuwe balans gezocht. Op de Pieter Nieuwlandstraat is ruimte om op enkele plekken groen uit het ontwerp te vervangen door stoep. We verwerken deze bij de uitwerking van het ontwerp.

Op de Antonius Matthaeuslaan is ruimte nodig voor een brede fietsstraat waar ook bussen en nood- en hulpdiensten overheen kunnen rijden. Daardoor is er weinig ruimte aan beide kanten van de straat voor groen. Ook de ruimte voor fietsparkeren en autoparkeren is schaars. Om deze reden halen we hier geen groen of andere functies weg voor extra stoepruimte.

3. Willem van Noortplantsoen

Reacties
Veel buurtbewoners geven aan dat ze het hek rondom het Willem van Noortplantsoen graag willen houden, omdat het zorgt voor beschutting en (een gevoel van) veiligheid. Bijvoorbeeld voor spelende kinderen. Het plantsoen wordt gebruikt voor ontspanning, spelen en ontmoeten. Het hek zorgt er volgens bewoners voor dat het plantsoen een prettige verblijfsplek is.

Bewoners geven ook aan dat het plantsoen wordt gebruikt om honden uit te laten of los te laten lopen. Sommige bewoners vinden dit fijn, maar veel bewoners geven aan dit niet fijn te vinden.

Verder geven bewoners aan dat ze graag de jeu-de-boules baan willen houden en meer aanpassingen in het plantsoen willen om het een prettigere plek te maken. Bijvoorbeeld extra picknicktafels.

Er is soms verwarring over het plein en het plantsoen. Het plein is het gedeelte langs de gevels inclusief de rijbaan. Het plantsoen is het groene gedeelte binnen het hek.

Keuze en uitleg

In het eerste ontwerp voegen we looppaden toe en willen we het hek rondom het plantsoen weghalen. Dit doen we om de verbinding van het Willem van Noortplantsoen met het Willem van Noortplein te verbeteren. Omdat veel bewoners waarde hechten aan een hek, passen we het ontwerp aan. We passen op sommige stukken een 'zachte scheiding' toe tussen het plantsoen en het plein ter vervanging van de beschermende functie van het hek. Bijv. door middel van lage beplanting. Dit werken we in de volgende fase verder uit.

Direct naast het Willem van Noortplantsoen, op de Willem Arntzkade is een kleine speelplaats. Dit deel van het Majoor Bosshardtplantsoen met speeltoestellen heeft ook een hek eromheen. Hier kunnen kinderen veilig spelen.

Het Willem van Noortplantsoen is geen losloopgebied voor honden. Dit is hier niet toegestaan. Voor honden is een speelweide in het Majoor Bosshardtplantsoen, aan de kant van de Ingen Houszstraat.

Binnen het project is geen budget om verdere aanpassingen in het Willem van Noortplantsoen te doen. De huidige inrichting blijft dus verder zoals het nu is. Ook de jeu-de-boulesbaan blijft en het plantsoen blijft beschikbaar voor evenementen.

4. Fietsparkeren en autoparkeren

Fietsparkeren

Reacties
Veel bewoners zijn blij met de het aantal fietsparkeerplaatsen in het eerste ontwerp. Men wil ook graag ruimte hebben voor het parkeren van bakfietsen.

Keuzes en uitleg
De wens voor parkeerruimte voor bakfietsen nemen we mee bij de uitwerking van het ontwerp. Er is ruimte om op enkele plekken geen rekken/nietjes te plaatsen, zodat hier bakfietsen te plaatsen.

Autoparkeren

Reacties
Sommige bewoners maken zich zorgen over het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor auto's. De grootste zorg ligt op en rond de Antonius Matthaeuslaan. Andere bewoners staan achter de keuze om minder plek voor autoparkeren te maken, zodat er meer ruimte komt voor groen en fietsparkeren. Sommige bewoners van omliggende straten van de Tuinwijkroute maken zich zorgen over veel zoekverkeer, bijvoorbeeld op de Cornelis Drebbelstraat.

Keuzes en uitleg
In het eerste ontwerp hebben we keuzes moeten maken tussen groen, fietsparkeren en autoparkeren. Hiervoor is bijna alleen ruimte in de functiestrook en deze ruimte is beperkt. In lijn met ons beleid zorgen we voor meer fietsparkeerplekken en meer groen. We verwijderen over de gehele route 50-70 autoparkeerplaatsen. Dit is binnen de twee parkeerrayons waarin de Tuinwijkroute valt een heel klein percentage van het totale aantal parkeerplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen dat we weghalen valt

binnen de regeling die geldt voor de hele gemeente Utrecht. Binnen de twee parkeerrayons blijft er voldoende ruimte om auto's te parkeren. Er worden niet meer vergunningen toegekend dan dat er ruimte is op straat.

Op de Antonius Matthaeuslaan is de daling van het aantal autoparkeerplekken het grootst. Dit komt doordat hier veel ruimte nodig is voor fietsparkeren. We hebben onze fietstelling opnieuw tegen het licht gehouden en hebben gezocht naar een nieuwe balans in het ontwerp. Op de Antonius Matthaeuslaan brengen we 5 autoparkeerplekken terug en laten we 5 fietsparkeervakken vervallen. Op de andere straten houden we dezelfde balans tussen groen, fietsparkeren en autoparkeren.

5. Verkeersveiligheid - oversteken en snelheid

Reacties
In veel reacties vraagt men aandacht voor de verkeersveiligheid op de Tuinwijkroute. Doordat het rechte straten zijn met asfalt ziet men een risico dat (auto)verkeer hard blijft/gaat rijden. Daarnaast geeft men aan behoefte te hebben aan veilige oversteekplekken (voor ouderen, kinderen, maar ook voor blinden en slechtzienden). De reacties komen vanuit alle straten op de route. Specifieke voorbeelden zijn bij het Willem van Noortplein. En ook op kruisingen waar veel kinderen oversteken, zoals bij de Floris Heermalestraat en de B.F. Suermanstraat.

Keuzes en uitleg
Bij de inrichting van de Tuinwijkroute houden we op verschillende manieren rekening met verkeersveiligheid:

- Het invoeren van 30km/u op de Willem van Noortstraat, de Antonius Matthaeuslaan en de Ingen Houszstraat.
- Straten inrichten als fietsstraten, waardoor fietsers en auto's gebruik maken van dezelfde weg. Deze inrichting heeft een remmende werking op de snelheid van het autoverkeer.

In het eerste ontwerp hebben we een globale inrichting van de straat gemaakt. In dit ontwerp zitten nog geen gedetailleerde maatregelen, zoals drempels of andere verkeersremmende maatregelen. Bij het verder uitwerken van het ontwerp onderzoeken we wat de beste maatregelen zijn om de straten zo veilig mogelijk in te richten. Hierbij houden we rekening met bussen, goederenvervoer en nood- en hulpdiensten die gebruik maken van de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaeuslaan.

6. Rijroutes

Reacties
Enkele bewoners geven aan graag aanpassingen te willen in de rijroutes in het gebied. Er zijn wensen voor eenrichtingsverkeer op de Pieter Nieuwlandstraat of op de Antonius Matthaeuslaan en het wijzigen van de busroute van de Antonius Matthaeuslaan naar de Ingen Houszstraat. Deze reacties komen met name van bewoners uit de Pieter Nieuwlandstraat en de Antonius Matthaeuslaan.

Keuzes en uitleg
We hebben in het begin van dit project onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor rijroutes in deze buurt. Onze conclusie is dat het wijzigen van routes zorgt voor te grote negatieve gevolgen op bepaalde plekken. In bijlage 1 van het IPvE staat een uitgebreidere uitleg.

Vervolg

Na het vaststellen van het IPvE en het eerste ontwerp, werken we het ontwerp verder uit. Dit ontwerp leggen we nog één keer voor aan de buurt voor reacties. Daarna laten we het ontwerp (VO) vaststellen door het college van B&W.

Wat hebben we geleerd?

De projectgroep heeft met de bakfiets op straat gestaan, op en rondom het Willem van Noortplein. Hierbij hebben we straatinterviews afgenomen. We hebben geluiden gehoord van doelgroepen die zelf niet snel contact opnemen met de gemeente. Deze reacties geven een beeld van de zwijgende, vaak instemmende, meerderheid en helpen bij het bekijken van de omgeving door de ogen van de gebruiker.

Bijlage: vragenlijst reactieronde januari/februari 2025

Vraag 1 - Plaats bomen, fietsenrekken en autoparkeerplaatsen

Het eerste ontwerp van de Tuinwijkroute heeft een strook tussen de stoep en de rijbaan. Daarin is ruimte voor bomen, fietsenrekken en autoparkeerplaatsen. We kunnen soms nog wisselen wat waar komt, onder andere op basis van wat bewoners willen. Bijvoorbeeld door een autoparkeerplaats en een fietsparkeerplaats van plek te wisselen. Het is niet mogelijk om een fietsparkeerplek te veranderen in een autoparkeerplek.

Wat vindt u van de plaatsen waar de bomen, fietsenrekken en autoparkeerplaatsen volgens het huidige ontwerp gaan komen?

□ *Ik ben het eens met het ontwerp / ik heb hier geen mening over.*

□ *Ik wil graag een voorstel doen voor het wisselen van plekken.*

Hieronder kunt u een voorstel doen voor een verandering van de plek van een of meer bomen, fietsenrekken en/of autoparkeerplaatsen.

Vraag 2 - Ideeën Willem van Noortplein

Op het Willem van Noortplein komt plek om te lopen, om elkaar te ontmoeten en komt er plek voor bomen en planten. We hebben een ontwerp gemaakt, maar hier is nog ruimte voor andere ideeën. Heeft u een idee dat hier goed zou passen?

Vraag 3 - Overige

Wilt u de gemeente nog iets meegeven voor dit project?

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2025, NUMMER 103

Datum	2 juli 2025
Van	College B&W
Behandeld door	F. Schuurman
E-mailadres	tuinwijkroute@utrecht.nl
Kenmerk	30581910
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2025 nummer 103 van Charlotte Passier (Volt), Jacoline Kool (Volt), Marijn de Pagter (VVD) en Gert Dijkstra (EenUtrecht) van 5 juni 2025 over nieuwe tuinwijkroute opnieuw ingediend.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Zoals in het Rapport Verkenning Verkeersroute Votulast 2017 te lezen is willen bewoners een aantrekkelijke straat om te wonen en te verblijven waar gebruikt wordt gemaakt van klinkers. Waarom heeft het college ervoor gekozen om de gehele Tuinwijkroute in te richten met rood asfalt?
***Antwoord* 1**
We kiezen ervoor om alle vier de straten in te richten als fietsstraat, omdat het belangrijke onderdelen zijn in het fietsnetwerk van de stad. De straten op de Tuinwijkroute zijn belangrijke schakels tussen Overvecht, Tuindorp, Vogelenbuurt, noordoosten van de stad en de fietsroutes van/naar Hilversum en Amersfoort. Een deel van de route is ook onderdeel van het regionale fietsnetwerk. Veel fietsers maken gebruik van deze straten. Nu en in de toekomst. Om de fietsstromen goed te kunnen faciliteren en voldoende ruimte te bieden, richten we alle straten in als fietsstraten met rood asfalt en een maximumsnelheid van 30km/u. Rood asfalt biedt meer fietscomfort dan klinkers. Daarnaast maakt het fietsroutes herkenbaar.

Vraag 2
Heeft het college overwogen om alleen het deel dat onderdeel is van de hoofd- en doorfietsroutes met rood asfalt te bestraten? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 2**
Ja, we hebben dit overwogen. We hebben gekozen voor rood asfalt, ook op de Pieter Nieuwlandstraat, omdat deze straat een belangrijke en veelgebruikte schakel in het fietsnetwerk is en onderdeel is van het regionale fietsnetwerk. Rood asfalt biedt meer fietscomfort dan klinkers. Daarnaast zorgt rood asfalt ervoor dat het duidelijk is voor fietsers hoe de routes door de wijk lopen. Het zorgt voor continuïteit van de routes en het stimuleert fietsers om deze route te gebruiken. Verder

maakt het voor de automobilist duidelijk dat deze zich in alle straten bevindt op een route waar fietsers een prominente plek hebben op de weg.

Vraag 3
Tevens is in het rapport te lezen dat veel bewoners graag een groene middenberm zien. Kan het college toelichten waarom er is gekozen voor een inrichting als fietsstraat?
***Antwoord* 3**
Voor groene middenbermen zijn deze straten te smal. We hebben ruimte nodig voor een functiestrook met fietsparkeren en autoparkeren. In deze functiestrook voegen we veel groen toe. Middenbermen passen we toe op wegen die onderdeel zijn van de stedelijke verbindingsstructuur met een snelheidsregime van 50 km/u waarbij ook ruimte aanwezig is om in twee keer over te steken. Middenbermen passen niet bij straten met een maximumsnelheid van 30km/u.

Vraag 4
De Fietsroute om de Noord komt ter hoogte van de J. de Bekastraat op de Adelaarstraat. Waarom is ervoor gekozen om ten noorden hiervan de Tuinwijkroute ook in te richten als fietsstraat en niet als 'normale' woonstraat? Hierbij kan worden gedacht aan een inrichting met klinkers of groene middenberm.
***Antwoord* 4**
De straten op de Tuinwijkroute maken onderdeel uit van de route tussen het noorden van het centrum en noordoosten van de stad en verder. Net als de Kaatstraat en Adelaarstraat. Deze route is ook bekend als de Votulastroute. Dit is een andere route dan de Fietsroute om de Noord, waar de Kaatstraat en Adelaarstraat ook onderdeel van uitmaken. Al deze straten zijn belangrijke en veelgebruikte schakels in het fietsroutenetwerk. Daarom richten we alle straten op de Tuinwijkroute in als fietsstraten. We willen zorgen dat deze routes prettige routes zijn voor fietsverkeer. Dit doen we door rood asfalt te gebruiken. Dit biedt meer fietscomfort dan klinkers en het maakt fietsroutes herkenbaar.

Vraag 5
Kan het college per onderdeel van de Tuinwijkroute aangeven wat de huidige en in de toekomst verwachte aantallen fietsers en auto's zijn?
***Antwoord* 5**
Huidige aantallen fietsers (jan 2024; per dag):
- *Willem van Noortstraat: ca. 5000*
- *Pieter Nieuwlandstraat: ca. 3300*
- *Antonius Matthaeuslaan: ca. 3500*
- *Ingen Houszstraat: ca. 1400*

Toekomstig aantallen fietsers (2035; per dag)
- *Willem van Noortplein ca. 6500 - 7500*
- *Willem van Noortstraat: ca. 3000 - 4000*
- *Pieter Nieuwlandstraat: ca. 3000 - 4000*
- *Antonius Matthaeuslaan: ca. 4500 - 5500*
- *Ingen Houszstraat: ca. 500 - 1000*

Huidige aantallen auto's (jan 2024; per dag)
- *Willem van Noortstraat: ca. 5000*
- *Pieter Nieuwlandstraat: ca. 1900*
- *Antonius Matthaeuslaan: ca. 4400*
- *Ingen Houszstraat: ca. 400*

Toekomstige aantallen auto's (2035; per dag)
- *Willem van Noortstraat: ca. 5000-6300*

- *Pieter Nieuwlandstraat: constant*
- *Antonius Matthaeuslaan: constant*
- *Ingen Houszstraat: constant*

Let op: de toekomstige aantallen zijn afkomstig een verkeersmodel (VRU). Deze aantallen geven een indruk van de tendensen, van toenames en afnames. De aantallen kunnen niet als absolute waarheden worden gezien. De gegevens van de huidige aantallen zijn afkomstig uit een telling die is uitgevoerd door een extern bureau.

Vraag 6

Kan het college op basis van die aantallen per onderdeel van de route onderbouwen dat een fietsstraat geschikt is, met behulp van de kengetallen van kennisinstituut CROW die daarvoor bestaan?

***Antwoord* 6**

Voor fietsstraten hanteert het fietsberaad (p.6) (CROW) een verhouding 0,5 – 1 fiets per auto (0,5:1 – 1:1). De aantallen uit antwoord 5 passen voor alle straten binnen deze verhouding. ''Dit is aanzienlijk soepeler dan het criterium uit de vorige Fietsberaadpublicatie (2005), waarin gesteld werd dat dat het aantal fietsers twee keer zo hoog moet zijn als het aantal motorvoertuigen, om een fietsstraat te mogen toepassen.'' Zie ook de eerdere publicatie van het fietsberaad uit 2005 (p.17).

Vraag 7

Op welke manier heeft het college in de keuze voor het ontwerp rekening gehouden met het feit dat er elke 10 minuten een (zware elektrische) bus over de route rijdt?

***Antwoord* 7**

De straat blijft, met 6,50 meter, breed genoeg voor twee passerende bussen. Daarnaast vervangen we naast het asfalt ook de fundering van de weg om de overlast op trillingen zo veel mogelijk te verminderen.

Vraag 8

Welke adviezen van instituten, zoals het CROW, bestaan er over het inrichten van een fietsstraat op een route die veel door bussen wordt gebruikt? Hoe heeft het college die adviezen geïmplementeerd in het IPvE?

***Antwoord* 8**

Voor een veilige en comfortabele situatie op een fietsstraat waar ook bussen rijden is de rijbaanbreedte cruciaal. Daarom wordt op deze straten een rijbaanbreedte van 6,5 meter toegepast, zodat bussen en fietsers elkaar goed kunnen passeren (fietsberaad van CROW, vanaf paragraaf 4.1). Verder richten we de straten zo veel mogelijk in volgens de richtlijnen vanuit het CROW voor fietsstraten en zijn er geen extra bijzonderheden voor fietsstraten met bussen. Algemene richtlijnen gaan bijvoorbeeld over rood asfalt, middenstroken en het weglaten van belijning. Deze richtlijnen hebben we overgenomen in het IPvE.

Vraag 9

Wat betekent de inrichting met rood asfalt en het feit dat de route veel door een bus wordt gebruikt voor de kosten van beheer en onderhoud? Hoe verhouden die kosten zich tot andere inrichtingen?

***Antwoord* 9**

Afhankelijk van de precieze toepassing van het rode asfalt (asfalt of enkel coating) kunnen de kosten voor beheer en onderhoud hoger zijn dan bij regulier zwart asfalt. We onderzoeken nog welke toepassing hier de voorkeur heeft, hierbij houden we rekening met financiën en duurzaamheid.

Vraag 10

Wat wordt de exacte locatie van de bushalte?

***Antwoord* 10**
De Tuinwijkroute heeft drie bushaltes. De bushalte Willem van Noortstraat (richting Overvecht) en Willem van Noortplein (richting Overvecht) blijven min of meer op dezelfde plek. De bushalte Willem van Noortplein (richting centrum) verplaatsen we naar tegenover de andere bushalte op het Willem van Noortplein. Zie ook pagina 8 en 14 van het IPvE.

Vraag 11
Is er met de inrichting van het Willem van Noortplein tussen Pieter Nieuwlandstraat en Ingen Houszstraat rekening gehouden met bestaande vergunningen?
***Antwoord* 11**
Uiteraard is er rekening gehouden met bestaande vergunningen. De ruimte voor de terrassen blijft.

Vraag 12
Op welke manier wordt verbinding tussen Willem van Noortplein en Willem van Noortplantsoen (voor voetgangers) gewaarborgd?
***Antwoord* 12**
Er is op dit moment weinig verbinding tussen het plein en het plantsoen door de rijbaan die de twee doorsnijdt. Daarnaast staat er een hek rondom het plantsoen met weinig ingangen. In de nieuwe inrichting halen we (delen) van het hek weg en leggen we looppaden door het plantsoen om logische looproutes tussen het plein en het plantsoen te faciliteren. Daarnaast komt de rijbaan op bijna gelijke hoogte met het trottoir en het plantsoen, waardoor het meer de uitstraling krijgt van één gezamenlijke verblijfsplek.

Vraag 13
Wat is de gemeten parkeerdruk op diverse momenten van de week?
***Antwoord* 13**
De parkeerdruk in de directe omgeving van de Tuinwijkroute is ca. 83% procent. Met het verwijderen van de voorgenomen ca. 60 parkeerplaatsen, stijgt de parkeerdruk met 1-3%. Het uitgangspunt in deze omgeving is dat we 90% als maximale parkeerdruk willen aanhouden, zodat er voldoende parkeerplek is.

Vraag 14
Wat zijn de verwachte gederfde structurele inkomsten op de parkeerbegroting door het schrappen van deze parkeerplaatsen?
***Antwoord* 14**
Parkeerplaatsen worden weggehaald op basis van de zgn. 1%-regeling die de gemeente beleidsmatig stadsbreed heeft bepaald. Zoals beschreven in de module aanpak parkeren openbare ruimte (hoofdstuk 6), zoeken we hiervoor jaarlijks dekking binnen de bestaande parkeerexploitatie.
We bekijken de gederfde structurele inkomsten dus niet op projectniveau.

Vraag 15
Welke alternatieven ziet het college in de omgeving voor deze 50 tot 70 parkeerplaatsen?
***Antwoord* 15**
Er blijft voldoende parkeerplek in de directe omgeving en binnen de parkeerrayons. Daarnaast zijn er in deze buurt deelfietsen en deelauto's beschikbaar. Door de nieuwe inrichting wordt lopen en fietsen aantrekkelijker. Ook de bus blijft een beschikbaar alternatief.

Vraag 16
Wordt in de plannen voor de Tuinwijkroute ook ingezet op dergelijke buurt- en wijkhubs? Zo nee, waarom niet?

***Antwoord* 16**
We zetten hier niet actief op in, omdat deze hubs niet in de directe omgeving aanwezig zijn. Omdat er voldoende parkeerplek blijft in de rayons is dit ook niet noodzakelijk.

Vraag 17
Hoe zorgt het college ervoor dat de Tuinwijkroute veilig blijft voor alle weggebruikers en bewoners?
***Antwoord* 17**
Alle straten gaan naar 30km/u (behalve de Pieter Nieuwlandstraat; deze is al 30km/u). Dit is de belangrijkste veiligheidsaanpassing. Vooruitlopend op de herinrichting worden eind februari 2026 30km-borden geplaatst als onderdeel van de versnelde 30km-aanpak. Bij de herinrichting maken we van alle straten fietsstraten, wat zorgt voor een veiligere verkeerssituatie. We onderzoeken welke aanvullende snelheidsremmende maatregelen we kunnen nemen zonder dat de bus hiermee te veel gehinderd wordt. Deze maatregelen werken we uit in de volgende ontwerpfase.

Vraag 18
Wat gaat het college doen om ervoor te zorgen dat de maximumsnelheid van 30 km per uur gedurende de dag en nacht wordt nageleefd?
***Antwoord* 18**
We richten straten in die zo veel mogelijk een uitstraling hebben van een 30km/u-straat. Daarnaast is de belangrijkste verkeersmaatregel reeds genomen door de doorgaande route vanaf de Oudenoord af te koppelen. Doorgaand verkeer heeft sterker de neiging tot harder rijden dan buurtverkeer. Het volledig afdwingen van maximale snelheid is niet mogelijk. Het blijft de verantwoordelijkheid van bestuurders om zich aan de verkeersregels te houden.

Vraag 19
Deelt het college de observatie dat de Pieter Nieuwlandstraat momenteel vooral door fietsers wordt gebruikt?
***Antwoord* 19**
De Pieter Nieuwlandstraat wordt zowel gebruikt door fietsers als door auto's. Sinds de invoering van het afslagverbod Oudenoord-Kaatstraat is de verhouding tussen fietsers en auto's gewijzigd. Er rijden minder auto's. Dit is het resultaat van de het afslagverbod Oudenoord-Kaatstraat.

Vraag 20
Welke alternatieven heeft het college overwogen voor de inrichting van de Pieter Nieuwlandstraat en welke zijn daarbij in de voorfase afgevallen? Graag ook een toelichting of het college ook maatregelen in het wegennet (zoals eenrichtingsverkeer) heeft overwogen.
***Antwoord* 20**
We hebben onderzocht of eenrichtingsverkeer (voor auto's) mogelijk is in zowel de Ingen Houszstraat als de Pieter Nieuwlandstraat. Op de Pieter Nieuwlandstraat is eenrichtingsverkeer richting het Willem van Noortplein onwenselijk, omdat de verkeersintensiteit op de Antonius Matthaeuslaan daardoor zal toenemen. Dit is onwenselijk, omdat deze routes nu qua verkeershoeveelheden relatief in balans is, maar met extra autoverkeer onevenredig wordt belast. Bovendien heeft dat negatieve gevolgen voor de reistijden van de buslijn.
Eenrichtingsverkeer andersom (richting de Kardinaal de Jongweg) zal weinig effect hebben. Het aantal auto's dat de tegengestelde route neemt is namelijk zeer beperkt. Bovendien levert een eenrichtingsweg voor auto's geen extra ruimte op, omdat fietsers wel in twee richtingen blijven rijden en we voor een fietsstraat in twee rijrichtingen een minimale breedte hanteren die breder is dan een eenrichtingsstraat voor auto's.

Vraag 21

Deelt het college met ons dat het dat het belangrijk is dat er voldoende overzichtelijke en veilige oversteekplaatsen nodig zijn voor voetgangers en fietsers? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 21**
Deze overweging delen wij zeker. We werken de gedetailleerde inrichting van de straat en de oversteekplaatsen in de volgende fase uit.

Vraag 22
Voor welke straten van de Tuinwijkroute geldt dat deze recent geasfalteerd zijn?
***Antwoord* 22**
De Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaeuslaan.

Vraag 23
Deelt het college met ons dat het in tijde van bezuiniging zonde is als er sprake is van kapitaalvernietiging?
***Antwoord* 23**
Met deze overweging zijn wij het absoluut eens. In het geval van de herinrichting van de Tuinwijkroute is hier dan ook geen sprake van. Uitleg hierover is terug te vinden in de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen uit 2022, nummer 237.

Vraag 24
Welke afwegingen heeft het college gemaakt om toch op korte termijn onderdeel 3 (route Votulast oost) opnieuw in te richten en dit niet te temporiseren?
***Antwoord* 24**
De riolering op de Antonius Matthaeuslaan en de Pieter Nieuwlandstraat is aan vervanging toe. We richten deze straten nu in, om werk met werk te maken en hiermee kosten te besparen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen nieuwe tuinwijkroute opnieuw ingediend

5-6-2025

De fracties Volt, VVD en EenUtrecht hebben de beantwoording van de schriftelijke vragen Nieuwe Tuinwijkroute gelezen en constateren dat de vragen niet volledig en letterlijk zijn beantwoord. Daarom hebben zij de volgende vraag aan het college:

1. Is het college bereid om de vragen alsnog volledig en één voor één te beantwoorden?

Zie onderstaand voor de eerder ingediende vragen:

Vragen:

Er is informatie binnengekomen over de herinrichting van de Tuinwijkroute. De plannen van het college voor de herinrichting van de Tuinwijkroute roepen bij de partijen Volt, VVD en EenUtrecht de volgende vragen op:

1. Zoals in het Rapport Verkenning Verkeersroute Votulast 2017 te lezen is willen bewoners een aantrekkelijke straat om te wonen en te verblijven waar gebruikt wordt gemaakt van klinkers. Waarom heeft het college ervoor gekozen om de gehele Tuinwijkroute in te richten met rood asfalt?
2. Heeft het college overwogen om alleen het deel dat onderdeel is van de hoofd- en doorfietsroutes met rood asfalt te bestraten? Zo nee, waarom niet?
3. Tevens is in het rapport te lezen dat veel bewoners graag een groene middenberm zien. Kan het college toelichten waarom er is gekozen voor een inrichting als fietsstraat?
4. De Fietsroute om de Noord komt ter hoogte van de J. de Bekastraat op de Adelaarstraat. Waarom is ervoor gekozen om ten noorden hiervan de Tuinwijkroute ook in te richten als fietsstraat en niet als ‘normale’ woonstraat? Hierbij kan worden gedacht aan een inrichting met klinkers of groene middenberm.
5. Kan het college per onderdeel van de Tuinwijkroute aangeven wat de huidige en in de toekomst verwachte aantallen fietsers en auto’s zijn?
6. Kan het college op basis van die aantallen per onderdeel van de route onderbouwen dat een fietsstraat geschikt is, met behulp van de kengetallen van kennisinstituut CROW die daarvoor bestaan?

De route wordt ook veel gebruikt door bussen. Lijn 1 rijdt er overdag elke 10 minuten (vaker dan lijn 8, die in Oost een deel over een fietsstraat rijdt). Het veelvuldige gebruik van de route door de bus leidt in de huidige inrichting al toe dat het asfalt regelmatig moet worden vervangen.

7. Op welke manier heeft het college in de keuze voor het ontwerp rekening gehouden met het feit dat er elke 10 minuten een (zware elektrische) bus over de route rijdt?
8. Welke adviezen van instituten, zoals het CROW, bestaan er over het inrichten van een fietsstraat op een route die veel door bussen wordt gebruikt? Hoe heeft het college die adviezen geïmplementeerd in het IPvE?
9. Wat betekent de inrichting met rood asfalt en het feit dat de route veel door een bus wordt gebruikt voor de kosten van beheer en onderhoud? Hoe verhouden die kosten zich tot andere inrichtingen?

In de tekening is de bushalte voor nummer 18, de huidige locatie, verplaatst. Dat leidt tot een aantal vragen:

10. Wat wordt de exacte locatie van de bushalte?
11. Is er met de inrichting van het Willem van Noortplein tussen Pieter Nieuwlandstraat en Ingen Houszstraat rekening gehouden met bestaande vergunningen?
12. Op welke manier wordt verbinding tussen Willem van Noortplein en Willem van Noortplantsoen (voor voetgangers) gewaarborgd?

Er verdwijnen in totaal naar verwachting 50 tot 70 parkeerplaatsen.

13. Wat is de gemeten parkeerdruk op diverse momenten van de week?
14. Wat zijn de verwachte gederfde structurele inkomsten op de parkeerbegroting door het schrappen van deze parkeerplaatsen?
15. Welke alternatieven ziet het college in de omgeving voor deze 50 tot 70 parkeerplaatsen?

In de module van de Parkeerhubs van de parkeervisie is opgenomen dat wordt ingezet op parkeerhubs in de buurt en wijk, waarbij in de wijkhubs plek is voor privéauto’s.

16. Wordt in de plannen voor de Tuinwijkroute ook ingezet op dergelijke buurt- en wijkhubs? Zo nee, waarom niet?

In de nieuwe plannen zijn de snelheid remmende maatregelen, die nu nog aanwezig zijn op de Pieter Nieuwlandstraat (drempels, geen voorrangsweg), uit het ontwerp gehaald. Ook lijken andere snelheidsbeperkende maatregelen (vluchtheuvels) afwezig te zijn in de nieuwe plannen voor de Tuinwijkroute.

17. Hoe zorgt het college ervoor dat de Tuinwijkroute veilig blijft voor alle weggebruikers en bewoners?
18. Wat gaat het college doen om ervoor te zorgen dat de maximumsnelheid van 30 km per uur gedurende de dag en nacht wordt nageleefd?
19. Deelt het college de observatie dat de Pieter Nieuwlandstraat momenteel vooral door fietsers wordt gebruikt?
20. Welke alternatieven heeft het college overwogen voor de inrichting van de Pieter Nieuwlandstraat en welke zijn daarbij in de voorfase afgevallen? Graag ook een toelichting of het college ook maatregelen in het wegennet (zoals eenrichtingsverkeer) heeft overwogen.
21. Deelt het college met ons dat het dat het belangrijk is dat er voldoende overzichtelijke en veilige oversteekplaatsen nodig zijn voor voetgangers en fietsers? Zo nee, waarom niet?

In de zomer van 2023 is o.a. de Willem van Noortstraat opnieuw geasfalteerd. Uit de beantwoording van eerder gestelde schriftelijke vragen[1] in december 2022 blijkt dat er bij een herinrichting op korte termijn (2026) sprake is van een vorm van kapitaalvernietiging (zie tabel bij de beantwoording van vraag 4).

22. Voor welke straten van de Tuinwijkroute geldt dat deze recent geasfalteerd zijn?
23. Deelt het college met ons dat het in tijde van bezuiniging zonde is als er sprake is van kapitaalvernietiging?
24. Welke afwegingen heeft het college gemaakt om toch op korte termijn onderdeel 3 (route Votulast oost) opnieuw in te richten en dit niet te temporiseren?

Gesteld door:

- Charlotte Passier, Volt
- Jacoline Kool, Volt
- Martijn de Pagter, VVD
- Gert Dijkstra, EenUtrecht

[1] SV Opnieuw asfalteren Willem van Noortstraat

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	4869
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	25 september 2025
Agendapunt	11
Titel	Merwedelijn en voorbereiding BO MIRT
ID	5097
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Maatoug
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	25 september 2025

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Hyperlink toevoegen

Behandeld door	Winanda Kool	**Datum**	13 juni 2025
E-mail	winanda.kool@utrecht.nl	**Kenmerk**	30573752
Type brief	Actualiteit	**Onderwerp**	Uitkomsten Bestuurlijk Overleg Leefomgeving 3 juni 2025
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Ruimtelijke Ordening

Geachte leden van de raad,

Op 3 juni 2025 zou het jaarlijks Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) Noordwest plaatsvinden. Vanwege de val van het kabinet is dit overleg verplaatst naar 10 juni 2025. De provincie Utrecht vormde samen met de provincies Noord-Holland en Flevoland het landsdeel 'Noordwest'. Dit was een overleg van een Utrechtse bestuurlijke afvaardiging en bewindspersonen van de ministeries van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) en Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Het BOL Noordwest stond grotendeels in het teken van het programma NOVEX (o.a. eerste Ruimtelijk Arrangement Rijk – provincie Utrecht en Uitvoeringsagenda's NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort) en Deltaprogramma deelgebied Centraal Holland. Daarnaast stonden het programma Woningbouw en Mobiliteit (o.a. Akkoord van Rijnenburg) en het MIRT (o.a. stand van zaken MIRT-verkenning OV en Wonen Regio Utrecht en MIRT-onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg) op de agenda. Ook is de investeringsagenda voor de Utrechtse gezondheidsmetropool aan bod gekomen, en is er gesproken over het Deltaprogramma deelgebied Centraal Holland. Tijdens het BOL Noordwest zijn door de ministeries van VRO en IenW geen middelen voor ondersteuning woningbouw (€ 5 miljard) en ontsluiting nieuwe woningen (€ 2,5 miljard) verdeeld. Wel stonden de afweegkaders voor de verdeling van deze middelen op de agenda.

Op 21 mei bent u geïnformeerd over de inzet van de gemeente Utrecht en onze regionale partners op dit bestuurlijk overleg middels een Raadsbrief. Met deze brief informeren wij u over de uitkomsten. Deze zijn conform inzet. Hieronder volgt een samenvatting van de belangrijkste uitkomsten voor de gemeente Utrecht. In deze brief worden tevens enkele aanpalende zaken toegelicht bij het onderdeel Groot Merwede en Rijnenburg.

Belangrijkste uitkomsten

Groot Merwede en Rijnenburg

Tijdens het BOL Noordwest is afgesproken dat Rijk en regio ernaar streven om op het BO MIRT

Noordwest 2025 te besluiten over een voorlopig Voorkeursalternatief voor de Merwedelijn en in samenhang daarmee afspraken te maken over woningbouw en werkgelegenheid in Groot Merwede en Rijnenburg en de samenhangende thema's als leefbaarheid, groen, en energie. Ook is het streven om op het BO MIRT Noordwest 2025 op basis van de uitkomsten van het MIRT-onderzoek, vervolgstappen af te spreken om tot het benodigde pakket van multimodale maatregelen te komen voor zowel de doorstroming op de Ring Utrecht als voor de verstedelijking in de A12-zone en Rijnenburg.

In aanloop naar het BOL Noordwest is een tussenbericht over de MIRT-verkenning vastgesteld. Hierin staan de resultaten beschreven van de verdiepingsfase over de Merwedelijn en de recente participatieronde. In de verdiepingsfase is gekeken naar nieuwe oplossingen voor de Merwedelijn in het stationsgebied en voor het tracé betere verhouding tussen kosten en doelbereik. Dit is ook gelukt: er zijn nu maakbare oplossingen in beeld waarbij de doelen van de MIRT-verkenning tegen lagere kosten behaald kunnen worden.. Tegelijkertijd is ook duidelijk dat voor het bereiken van de doelen van de MIRT-verkenning nog steeds extra budget nodig is: er nog geen overeenstemming tussen scope (€ 1,8 tot € 2,3 mld. voor Merwedelijn, maatregelen USP en extra trammaterieel) en het nu beschikbare budget (€ 1,2 mld).

De regio heeft tijdens het BOL Noordwest benadrukt dat publieke partijen aan zet zijn om dit jaar het eerste deel (Merwedelijn), daadwerkelijk mogelijk te maken en hiervoor de middelen voor bij elkaar te leggen. Dit is nodig om zo één van de grootste woningbouwlocaties van Nederland mogelijk te maken. De nut en noodzaak voor een (deels) ondergrondse Merwedelijn worden breed gedragen. De onderzoeksinformatie maakt duidelijk dat meer budget essentieel is om het doel voor elkaar te krijgen. Ook zijn naast een goede OV-oplossing andere afspraken van belang om woningbouw voor elkaar te krijgen (bijvoorbeeld afspraken over het hoofdwegennet). Afgesproken is dat de samenwerkende partijen toewerken naar een Voorkeursalternatief dat enerzijds inzet op maximaal doelbereik en anderzijds ruimte biedt voor versoberingen indien dat noodzakelijk blijkt. Flexibiliteit, een zoektocht naar extra financiering en goede afspraken over het vervolg worden hierin cruciaal.

Tijdens het BOL Noordwest is ook afgesproken dat als er stappen worden gezet naar het Voorkeursbesluit voor de MIRT-verkenning OV en Wonen op het BO MIRT 2025, er gelijktijdig heldere financiële afspraken worden gemaakt met grondeigenaren van Rijnenburg. De gemeente Utrecht is met grondeigenaren in gesprek om te beoordelen onder welke voorwaarden grondeigenaren bereid zijn om naar draagkracht bij te dragen aan de kosten van het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg.

De planning voor het vervolgproces is nog steeds om in november 2025 tot bestuurlijke besluitvorming over een voorlopig Voorkeursalternatief te komen. Eerder hebben wij in het spoorboekje MIRT-verkenning ov en wonen aangegeven dat we voornemens zijn om in het BO MIRT 2025 een voorlopig voorkeursalternatief vast te stellen, en in aanloop daarnaartoe een kaderstellend raadsvoorstel aan u voor te leggen in Q3 2025. Vanwege de recente kabinetsval, en de onduidelijkheid die dit met zich meebrengt over verdeling(van aanvullend benodigde Rijksmiddelen, is dit nu niet opportuun. Wij komen bij u terug zodra er meer duidelijk is over de impact van de val van het kabinet op de besluitvormingsplanning van de MIRT-verkenning OV en Wonen.

Daarnaast zijn er schriftelijke vragen gesteld over de Merwedelijn en de reactie op het VVD alternatief. Deze hebben we beantwoord op 12 juni 2025.

Financiering Goedopweg

Tijdens het BOL Noordwest is gesproken over financiering voor Goedopweg. Dit is een samenwerkingsorganisatie tussen Rijk en regio die helpt om de bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio Utrecht te verbeteren door onder andere bij te dragen aan hinderbeperking bij grootschalige werkzaamheden en stimulering van spreiden en mijden. De continuïteit van de samenwerking staat echter onder druk vanwege een meerjarig financieringsvraagstuk. Afgesproken is dat Rijk en regio het belang onderkennen voor duidelijkheid bij structurele financiering voor een bereikbaarheidsorganisatie zoals Goedopweg. Rijk en regio hebben de ambitie uitgesproken om voor het BO MIRT 2025 afspraken te maken over gezamenlijke meerjarige financiering.

Financieel instrumentarium woningbouw

Verdelingen van de middelen stond niet op de agenda. Wel hebben de ministers van VRO en IenW de regelingen met betrekking tot het stimuleren van de woningbouw toegelicht naar aanleiding van de integrale visie op de woningmarkt die recent naar de Kamer is gestuurd. Voor de productie van betaalbare woningen is de realisatiestimulans opgetuigd. De inschatting is dat gemeentes ongeveer €7.000 euro krijgen per betaalbare woning. Daarnaast introduceert VRO een instrumentarium dat op specifieke gebiedsontwikkeling stimuleert. Voor de grootschalige woningbouw wordt opnieuw een gebiedsbudget ingericht. Dit betreft voor onze regio Groot Merwede Rijnenburg en Amersfoort Spoor- en A1-zone. Voor overige woningbouwlocaties worden middelen vanuit de Woningbouwimpuls ter beschikking gesteld. Overvecht kan als onderdeel van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid aanspraak maken op extra middelen. Daarnaast wordt de Woningbouw op Korte Termijn-regeling voortgezet. Ook vanuit IenW komen er middelen beschikbaar voor grootschalige woningbouw.

NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort

Tijdens het BOL Noordwest is de Uitvoeringsagenda NOVEX Utrecht-Amersfoort vastgesteld als belangrijk instrument voor het adaptief programmeren. Deze agenda biedt een overzicht van de maatregelen die nodig zijn om de ambities uit het NOVEX-Ontwikkelperspectief te realiseren. Het geeft een overzicht van alle noodzakelijke maatregelen om de groei in de regio op een verantwoorde manier mogelijk te maken. De Uitvoeringsagenda laat zien welke belangrijke richtinggevende besluiten moeten worden genomen over de ontwikkeling van locaties in de hele regio, waaronder Groot Merwede, Rijnenburg, Lunetten Koningsweg, Utrecht Science Park en Overvecht. Deze agenda laat zien dat er de komende jaren een groot aantal keuzes te maken zijn en dat er veel financiële middelen nodig zijn om dit te realiseren. De keuzes die Rijk en regio samen maken leiden tot een groot aantal nieuwe woningen in de gemeente Utrecht. Belangrijk onderdeel hiervan zijn besluiten over investeringen in netwerken voor mobiliteit, energie en groenblauwe voorzieningen. Daarnaast is afgesproken dat Rijk en regio gezien de ernst en omvang van netcongestie op allerlei niveaus met elkaar in gesprek blijven om oplossingen te vinden zodat de woningbouw voortgang kan behouden.

Investeringsagenda voor de Utrechtse gezondheidsmetropool

Tijdens het BOL Noordwest is stilgestaan bij de nadere verkenning voor een ‘Investeringsagenda voor de Utrechtse gezondheidsmetropool’. Onze inzet hiervoor was het versterken van de gezondheidsmetropool door samen met het Rijk te gaan werken aan een ruimtelijk-economische investeringsagenda. Er is bevestigd dat het Utrechtse gezondheidscluster van groot belang is voor het nationale verdienvermogen en een bijdrage levert aan de strategische autonomie van Europa. Daarnaast is vastgesteld dat voldoende en betaalbare woningen, goede mobiliteit en voldoende fysieke ruimte voor economie cruciaal zijn voor het vestigingsklimaat, de werving én behoud van talent en het innovatievermogen van het Utrechtse gezondheidscluster. Verder is afgesproken dat de

regio in samenspraak met het Rijk werkt aan een ruimtelijk-economische investeringsagenda die het sterke vestigingsklimaat in Utrecht behoudt en versterkt. Deze wordt geagendeerd in het BOL Noordwest 2026. Voor de stad Utrecht betekent dit dat we samen met Rijk en regio aan de slag kunnen om de Utrechtse gezondheidsmetropool te versterken.

Deltaprogramma deelgebied Centraal Holland
De kans dat deelgebied Centraal Holland te maken krijgt met wateroverlast is groot, met enorme maatschappelijke ontwrichting en schade als gevolg. Tijdens het BOL Noordwest is daarom besloten tot het gezamenlijk opstellen van een ‘Maatregelenpakket Wateroverlast’. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de scopebepaling die begin dit jaar is opgesteld. Dit maatregelenpakket wordt geagendeerd in het BOL Noordwest 2026. Verder is afgesproken om op basis van criteria meer gedetailleerd nut, noodzaak en haalbaarheid van het totale pakket aan maatregelen in beeld te brengen en zo een basis te leggen voor een toekomstige investeringsbeslissing. Ook is afgesproken de gewenste oplossingen voor Centraal Holland een plek te geven in besluitvorming op andere tafels, zoals Uitvoeringsagenda’s, de Omgevingsvisie en gebiedsgerichte programmering van de NOVEX-gebieden. Tenslotte is afgesproken dat de minister van VRO een werkbezoek zal brengen aan het deelgebied Centraal Holland om te worden geïnformeerd over de wateroverlastscenario’s.

Vervolgprocedure
De afspraken die op BOL Noordwest tussen Rijk en regio zijn gemaakt zullen verder worden opgepakt. Over onze inzet, de inhoudelijke keuzes en financiering op deze onderdelen blijven wij met u in gesprek. In ieder geval zal dat zijn voor het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest dat is gepland op 5 november 2025.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,



MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht

Tussenbericht: bevindingen Verdiepingsfase

U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

juni 2025


Bouwtrots
Hier werken we veilig samen
vandenPOL
van den POL
vandenpol.com

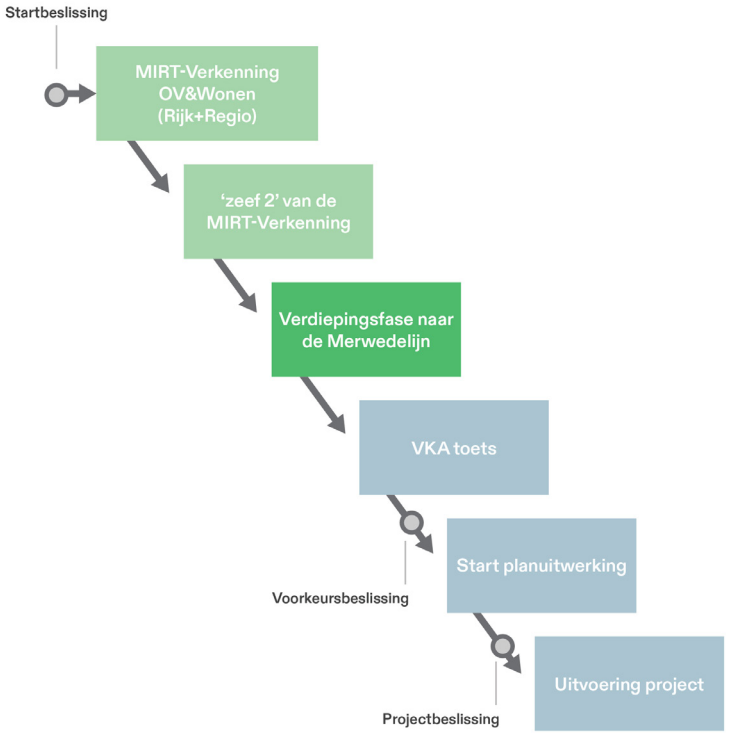
Inleiding

De regio Utrecht groeit en wordt drukker. De regio kent een grote vraag naar nieuwe woon- en werklocaties en een sterke toename in mobiliteit zowel in, van, naar als door de regio. Om de gezonde groei van de regio te ondersteunen, wordt hieraan vanuit verschillende invalshoeken gewerkt. De MIRT-verkenning OV en Wonen onderzoekt een van de oplossingen, namelijk de mogelijkheid voor een schaalsprong in het Utrechtse OV-systeem, zodat deze toekomstbestendig is en de groei kan faciliteren. Deze verkenning is daarmee een belangrijk puzzelstuk om de bredere verstedelijkingsopgave in de regio mogelijk te maken. In dit bericht delen we de nieuwste inzichten uit onderzoek naar de Merwedelijn.

De MIRT-verkenning OV en Wonen is al een tijd bezig. Dit is dus ook niet het eerste bericht dat we hierover maken. Voorafgaand aan dit tussenbericht hebben we twee eerdere tussenberichten gemaakt. In het eerste tussenbericht hebben we beschreven welke oplossingen zijn onderzocht in de Verkenning en welke effecten deze oplossingen hebben. In het tweede tussenbericht hebben we op basis van de effecten en aanvullende onderzoeken een aantal tussentijdse conclusies getrokken.

Wat is een MIRT-Verkenning?
Voor het realiseren van grootschalige infrastructuurprojecten werken we in Nederland binnen de MIRT-systematiek. Deze MIRT Verkenning wordt uitgevoerd in U Ned-verband, een samenwerking van overheden[1].

In de Verkenning wordt gekeken welke maatregel het beste past bij de doelstelling. Het resultaat van de MIRT-verkenning is een door Rijk en regio vastgesteld pakket van maatregelen, die kosteneffectief invulling geven aan de doelstellingen (zie kader hieronder). Dit pakket heet eerst nog het Voorkeursalternatief (VKA). Na de inspraak en de besluitvorming daarover is er een Voorkeursbeslissing.



Proces: hoe zijn we tot de verdiepingsfase gekomen, en wat gebeurt hierna als er een voorkeursbeslissing wordt genomen

1) De directe opdrachtgevers zijn het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Provincie Utrecht, Gemeente Utrecht en Gemeente Nieuwegein.

In de Voorkeursbeslissing van de MIRT-verkenning staan de belangrijkste maatregelen en keuzes beschreven die verder uitgewerkt gaan worden. Voordat het project naar de volgende fase – de planuitwerking – kan, moeten Rijk en regio afspraken maken over de financiering, exploitatie en de onderlinge rolverdeling. Deze afspraken leggen we vast in een bestuursovereenkomst.

In de **MIRT-verkenning OV & Wonen** staan drie doelen centraal:

- Het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal;
- Het beter bereikbaar maken per OV van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein in 2030 en verder.
- Het beter bereikbaar maken per OV van Utrecht Science Park (USP);

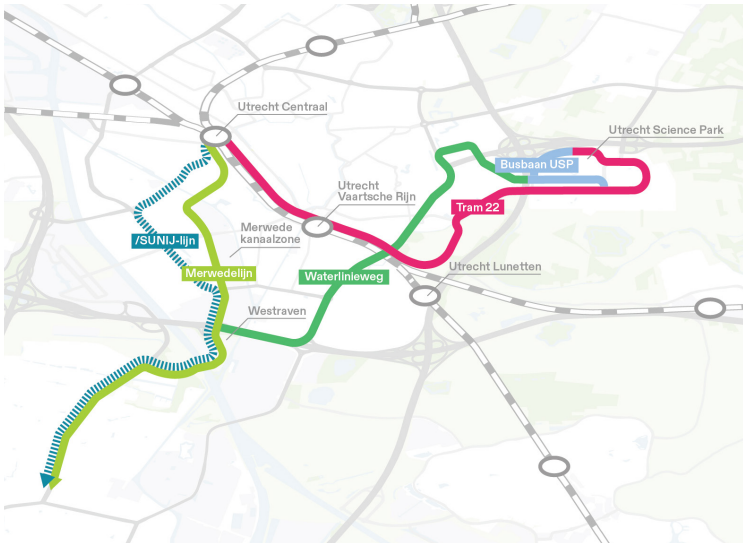
De MIRT-verkenning kijkt op dit moment naar vier maatregelen om deze doelen te bereiken:

1. Merwedelijn i.s.m. bestaande tram in Kanaleneiland
2. Busbaanopties via Waterlinieweg
3. Een frequentieverhoging van Tram 22 (Utrecht Centraal - Utrecht Science Park - USP)
4. Busbaanopties binnen het USP

Het onderzoek naar de maatregelen 2 t/m 4 is in het najaar van 2024 afgerond en kan worden meegenomen in de besluitvorming richting het VKA. Lees hierover meer in **<< verwijzing tussenbericht 2 >>.**

De belangrijkste bevinding van de MIRT-verkenning over de Merwedelijn is dat deze lijn de potentie heeft om de drager van de groeiopgave te vormen, waarmee ook de omgeving van Utrecht Centraal blijft functioneren en extra druk op de Ring Utrecht kan worden voorkomen. De economische motor van midden Nederland – het Utrecht Science Park – blijft goed bereikbaar met het OV door het intensiveren van tram 22 in combinatie met maatregelen voor de bus.

Omdat er nog onzekerheden waren over de maakbaarheid van de Merwedelijn en er geen oplossing was gevonden voor het bereiken van de doelen in combinatie het beschikbare budget was het te vroeg om een voorkeursalternatief te kiezen. Daarom is de MIRT-verkenning verlengd met een verdiepingsfase uitsluitend over de Merwedelijn.



Scope van de MIRT verkenning: de vier maatregelen die onderzocht worden. In deze verdiepingsfase verdiepen we op de Merwedelijn.

Samenhang met het MIRT Onderzoek
Naast deze verkenning wordt er door het programma U Ned ook onderzoek gedaan naar alle noodzakelijke maatregelen voor de realisatie van de toekomstige woningbouw in Utrecht Groot Merwede & Rijnenburg. Dit wordt gedaan in het MIRT-onderzoek. De resultaten en keuzes uit deze MIRT-verkenning voor het toekomstige OV-systeem en de komst van een Merwedelijn worden in dit MIRT-onderzoek meegenomen.

Onderliggende rapportages
Dit tussenbericht is gebaseerd op lopende onderzoeken door advies-, ontwerp- en ingenieursbureaus. Op dit moment wordt er nog gewerkt aan de onderzoeken. Alleen dit bericht wordt nu openbaar gemaakt. In het vierde kwartaal van 2025 worden onderliggende documenten vrijgegeven.

Opgave

Utrechtse groeiopgave heeft nationale impact
De Metropoolregio Utrecht kent een grote vraag naar nieuwe woon- en werklocaties en een sterke toename in mobiliteit zowel in, van, naar als door de regio. Dit leidt ertoe dat bestaande verkeersknelpunten groter worden en nieuwe knelpunten gaan ontstaan. Utrecht vormt een belangrijke nationale draaischijf in zowel de weg (Ring Utrecht) als het OV (Utrecht Centraal). Het is op de weg en via het spoor de schakel tussen Oost-, Zuid- en Noord-Nederland en de Randstad in het westen.

De ligging van Utrecht, centraal in Nederland, maakt dat de opgaven op lokaal schaalniveau al snel een nationale impact hebben. Het gaat hierbij om (1) knelpunten rondom nieuwe woongebieden; (2) het economisch functioneren en de concurrentiepositie van de Metropoolregio Utrecht, als ook (3) het functioneren van de draaischijf Utrecht, dat is zowel de doorstroming op de ring Utrecht als het OV-knooppunt Utrecht Centraal.

Daarnaast is het van belang om de groeiopgave van Nederland, en in dit specifieke geval de metropoolregio Utrecht, in het licht van brede welvaart te bezien. Zo wordt deze groei op een gezonde, eerlijke en toekomstbestendige manier gefaciliteerd. Dit zijn thema's die samen het toekomstperspectief van mensen mede bepalen. Door de mate waarin zij of hun (klein)kinderen zicht hebben op een plek om te wonen en de mogelijkheid om te reizen naar werk of voorzieningen.

<u>Bereikbaarheid van draaischijf Utrecht op orde</u>
Door de landelijke spoorknoop Utrecht Centraal te versterken en het OV-alternatief voor de auto te verbeteren voor (nieuwe) inwoners draagt de Merwedelijn bij aan het functioneren van de ring en daardoor aan de nationale bereikbaarheid.

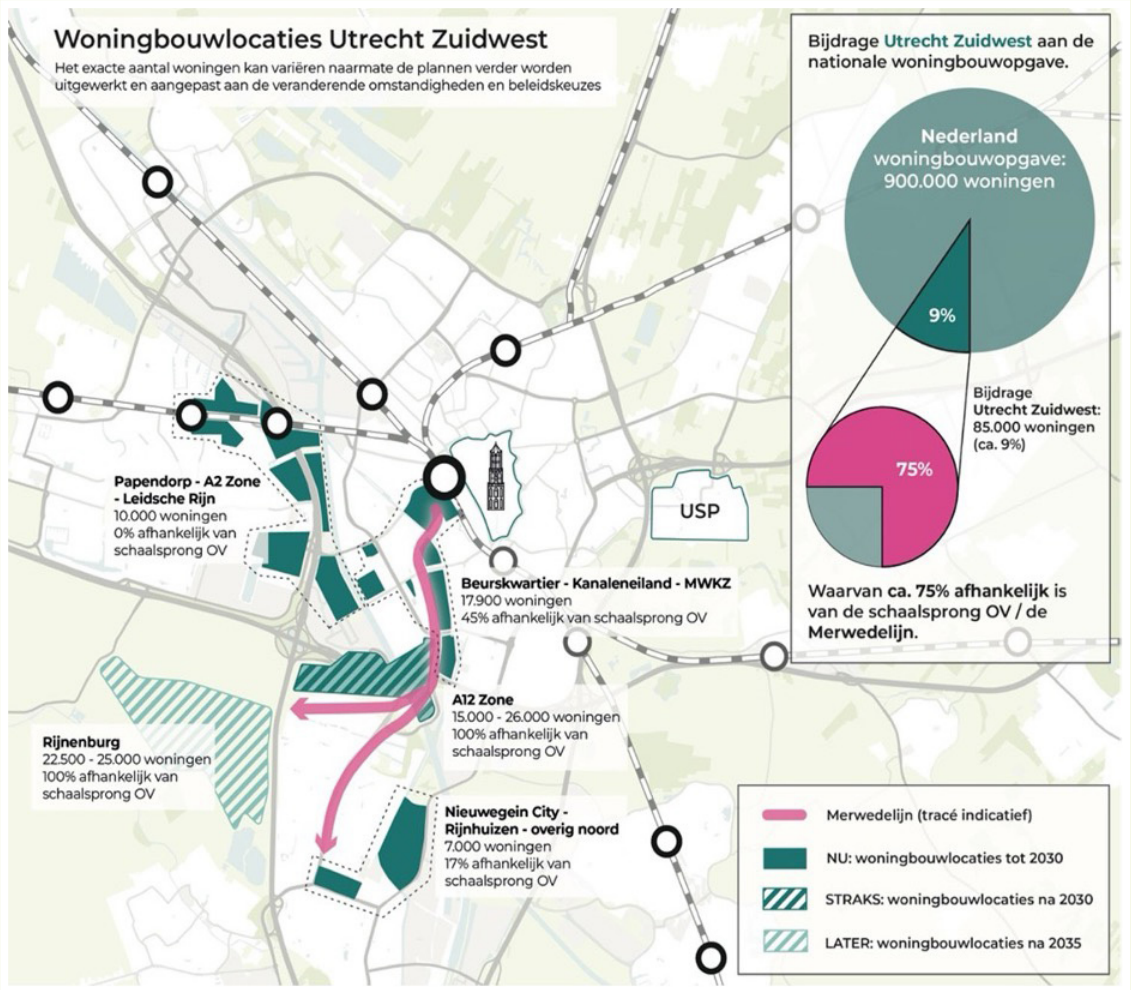
Zoals in onderstaand kaartbeeld is weergegeven, wordt de ring (door de autoreiziger) en het station Utrecht Centraal (door de treinreiziger) gebruikt voor veel doorgaande reizen van en naar regio buiten Utrecht. Utrecht vormt letterlijk een knooppunt. Als deze knoop niet functioneert, zorgt dit dus voor een verslechtering van de bereikbaarheid tussen gebieden op nationale schaal.

Faciliteren van de woningbouwopgave
Utrecht staat in de top 3 van 'meest verhitte' gemeenten met betrekking tot de woningmarkt. De gemeenten Utrecht en Nieuwegein bouwen samen tot en met 2030 bijna 39.000 woningen in Utrecht Zuidwest, waarvan 25.500 in Utrecht Groot Merwede. Na 2030 ligt er potentie voor de bouw van ca. 15.000 tot 26.000 woningen in Groot Merwede en 22.500 - 25.000 woningen in Rijnenburg. Alles bij elkaar (ca. 85.000 woningen) is dat grofweg een stad zo groot als Arnhem die erbij komt in dit deel van de regio.



Utrecht is de draaischrijf van Nederland. Zowel de Ring Utrecht voor het snelwegennet als Utrecht CS voor het spoor.

Ongeveer 75% van deze woningen is direct afhankelijk van de realisatie van de Merwedelijn en wacht dus op positieve besluitvorming binnen deze MIRT-verkenning. Zonder de Merwedelijn is er simpelweg onvoldoende ruimte in het mobiliteitssysteem om deze nieuwe inwoners van A naar B te brengen. Het zijn te veel inwoners voor bussen en auto's. Met het realiseren van deze nieuwe woningen blijft het ook in de toekomst mogelijk voor midden- en lage inkomens een betaalbare woning te vinden in de omgeving van Utrecht. Zo kan men wonen in de nabijheid van werk.



Verdiepingsfase: de 4 onderzoeksvarianten

De verdiepingsfase is erop gericht om aanvullende beslisinformatie op te leveren voor de Merwedelijn om te kunnen kiezen voor een Voorkeursalternatief. Het gaat hierbij om extra informatie voor de Merwedelijn op de volgende onderwerpen:

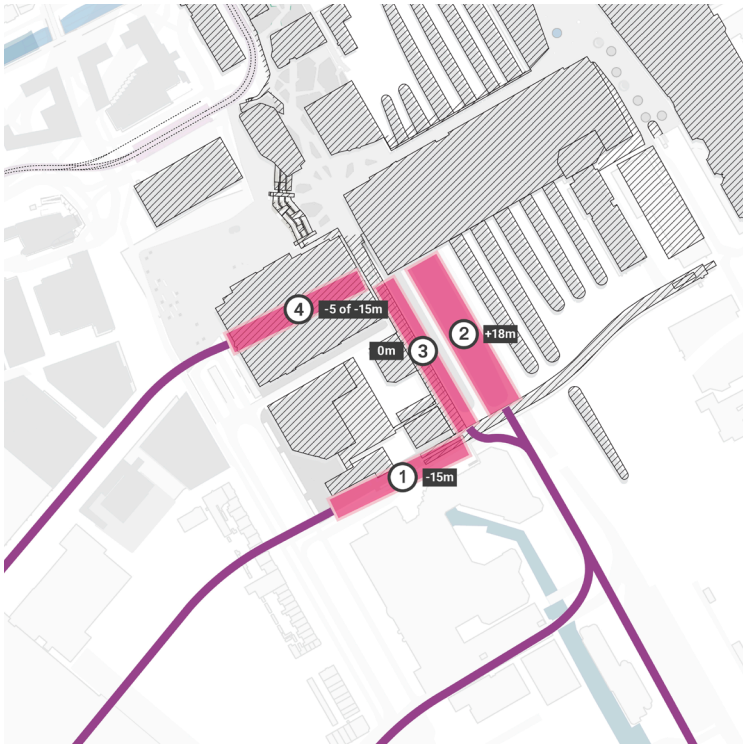
- Maakbaarheid van de Compacte Knoop Utrecht Centraal
- Vergroten van het doelbereik van Compacte Knoop Utrecht CS en Tracé om daarmee onder andere het aantal nieuw te bouwen woningen te vergroten
- Versoberingen en fasering van de aanleg van de Merwedelijn om de kosten en budget in overeenstemming te brengen

We onderzoek deze onderwerpen, omdat we nieuwe oplossingen zoeken met een beter evenwicht tussen doelbereik en kosten in aanvulling op de eerdere oplossingen uit de verkenning.

Allereerst is in een **Creatieve fase** opnieuw gekeken naar alle mogelijke opties voor het tracé van de Merwedelijn en de knoop Utrecht Centraal. De hoogteligging van het tracé (tunnel, maaiveld, viaduct) was een belangrijk onderwerp (vanuit eventuele besparing), terwijl voor de knoop de wens voor het doorkoppelen naar de binnenstad en het niet boren onder bestaande bebouwing als randvoorwaarde zijn losgelaten om te komen tot nieuwe maakbare oplossingen. Om een beperkt aantal opties uit de creatieve fase te selecteren voor de rest van het onderzoek, is een aantal verdiepende onderzoeken gedaan. De bevindingen staan hieronder.

Belangrijke leerpunten creatieve fase

<u>Maakbaarheid haltes Utrecht CS</u>
Een compacte knoop is erg belangrijk voor de reiziger. In de vorige fase bleek dat compacte opties uit de vorige fase lastig maakbaar zijn. Daarom zijn nu vier maakbare haltes gevonden: onder het Beatrixtheater (Nieuw Beatrixgebouw), bij de Knooppassage, boven het busstation west (Busstation West Hoog) en in het busstation west (Busstation West Maaiveld).



Overzicht van de vier haltes in het stationsgebied

<u>Kostenbesparing tracé: op hoogte en open bak</u>
De kosten van varianten met een lange tunnel bleken te hoog voor het beschikbare budget. Daarom zijn versoberingen onderzocht. Twee mogelijke besparingen zijn geïdentificeerd: een tracé op viaducthoogte (+1 of +2) en een tracé in een verdiepte ligging (deels open) in plaats van een volledig dichte tunnel. De open bak kan op

strategische plekken deels worden afgedekt om de doorstroming en veiligheid te waarborgen.

Overige kostenbesparingen
Er zijn nog een aantal andere kostenbesparingen gezocht:

- De eerste is een korte boortunnel. Dit bleek niet haalbaar. Hiervoor kan geen geschikt bouwterrein gevonden worden. Daarom moet de startschacht voor een boortunnel in Westraven worden gerealiseerd, ten noorden van de A12 is niet haalbaar. Een kortere tunnel moet altijd gegraven worden.

- Deels op maaiveld rijden. Uit eerder onderzoek bleek dat hoge frequenties (tot wel 24x/u) niet haalbaar zijn op maaiveld. Er is onderzocht waar dit precies niet mogelijk is, en met welke frequentie een maaiveldoplossing wel haalbaar is.

Bij het Europaplein kunnen maximaal 8-12 trams per uur passeren, of 16 trams aan de oostzijde en als een deel van het autoverkeer ongelijkvloers kruist. Bij de A12-op- en afritten kunnen (maar alleen aan de oostzijde) 12-16 trams per uur passeren, mits de Mauritiuslaan wordt afgesloten. Bij het Anne Frankplein kunnen 12-16 trams per uur passeren als de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers wordt beperkt. Een volledig maaiveldvariant is daardoor afgevallen. Opties waarbij deels op maaiveld wordt gereden met een maximale frequentie van 16x/u zijn nog mogelijk, maar hiermee is Rijnenburg en Groot Merwede niet volledig te realiseren zonder aanvullende maatregelen en kan er sprake zijn van desinvesteringen. De huidige SUNIJ-tram kan maximaal 12 tot 16x/u rijden als de oversteekbaarheid wordt beperkt.

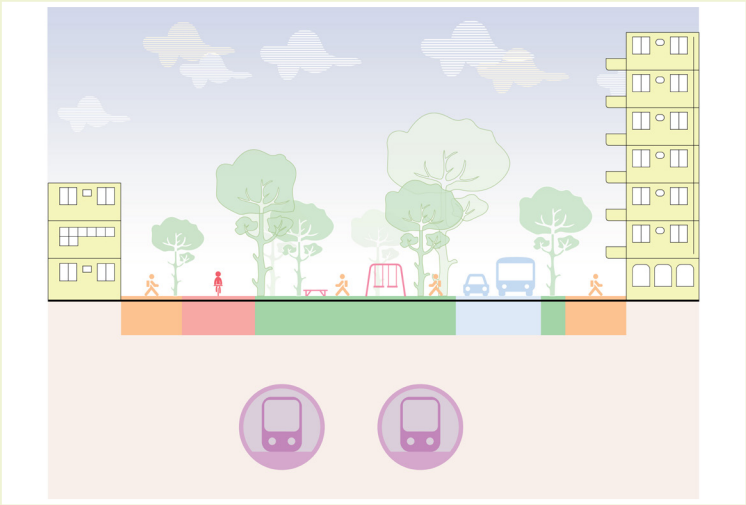
- Nieuwe brug. Voor de gebiedsontwikkeling rond Galecopperzoom bleek ontsluiting via de Merwedelijn belangrijk. Een boortunnel onder het Amsterdam-Rijnkanaal was te kostbaar. Er is nu een mogelijkheid gevonden voor een nieuwe brug tussen Westraven en Galecopperzoom. Deze brug maakt de ontsluiting mogelijk, maar kan door maximale hellingpercentages niet gecombineerd worden met een geboorde tunnel onder de A12. Bij een bestaande brug kan er een aftakking naar Galecopperzoom worden gerealiseerd.

Bouwstenen en onderzoekvarianten
Het resultaat van de verdiepingsfase zijn 4 kansrijke tracé opties (een geboorde tunnel, een verdiepte ligging, een viaduct en een combinatie van een korte tunnel met een viaduct). Daarnaast is er een faseringsvariant onderzocht waarbij alleen het zuidelijke deel van de verdiepte ligging wordt aangelegd. Voor de rest volgt de tram het huidige SUNIJ-tracé.

Voor de knoop zijn er vijf verschillende haltes bij Utrecht CS gevonden (zie kaart op de vorige pagina). Niet alle 5 de haltes kunnen op elk tracé aansluiten. De meeste haltes passen bij 1 of 2 tracé opties. In de bijlage staat een overzicht.

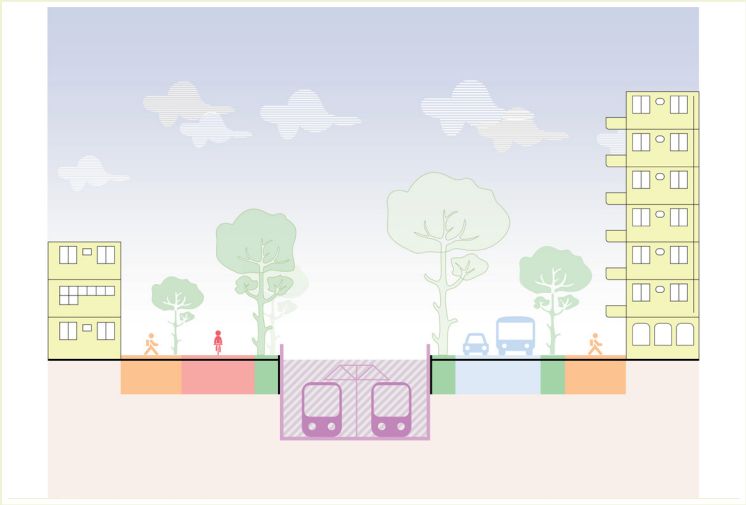
Deze vier tracés zijn met de 5 haltes gecombineerd tot 4 onderzoekvarianten. De volledige varianten staan met kaart, lengteprofiel en omschrijving in de bijlage. Daar is ook opgenomen welke halte met welk tracé kan worden gecombineerd.

Tram in boortunnel



De tram rijdt volledig ondergronds via een geboorde tunnel tussen Utrecht CS en Westraven.

Tram in een verdiepte ligging



De tram rijdt verdiept onder maaiveld, deels overdekt, tussen Utrecht CS en Westraven.

Tram op viaduct



De tram rijdt op een verhoogd viaduct door Utrecht, circa 10 meter boven de grond.

Tram deels tunnel, deels op viaduct (combinatievariant)



De tram rijdt deels verdiept (in het stationsgebied) en deels op een viaduct (op het zuidelijke deel van het tracé).

Verdiepingsfase: ontwerp, kosten en onderscheidende effecten

De verdiepingsfase heeft opgeleverd dat er technisch maakbare varianten op tafel tegen lagere kosten die de schaalsprong in het OV-systeem mogelijk maken en tegelijkertijd de draaischijf functie van de snelwegring en Utrecht Centraal waarborgen. Dit is noodzakelijk om de woningbouwambities te realiseren.
De verdiepingsfase is daarmee succesvol afgerond. Daarmee ligt er een stevig fundament om keuzes te maken over het Voorkeursalternatief (VKA).

De vier onderzoeksvarianten (zie hoofdstuk 3) zijn verder uitgewerkt en ontworpen. Dit is gedaan door verschillende ontwerp-, advies- en ingenieursbureaus. Dat leidde tot vier technisch maakbare varianten (zie bijlage – variantenoverzicht). Ook is er een faseringsvariant onderzocht. Vervolgens zijn de onderzoekvarianten onderling vergeleken en beoordeeld op onder andere de volgende thema's: doelbereik, onderscheidende effecten, toekomstvastheid, maakbaarheid, omgeving en kosten & risico's.

Doelbereik: beoordeling aan de hand van MIRT-doelen
De onderzoekvarianten zijn beoordeeld aan de hand van de twee doelen van de MIRT-verkenning die een directe koppeling hebben met de Merwedelijn:

Doelbereik Utrecht CS: voorkomen overbelasting Utrecht Centraal
Een compacte knoop is vanuit OV-kwaliteit de beste oplossing (zie vorige tussenbericht voor meer uitleg). Alle onderzochte haltes uit de verdiepingsfase geven hier invulling aan al dan niet met aanvullende maatregelen (zoals een zuidertunnel). Een korte looptijd op Utrecht CS in combinatie met een snelle tramverbinding maakt dat het verbinden van (regionale) buslijnen mogelijk is in alle onderzoekvarianten. Daarmee kan de toename van het aantal bussen rondom Utrecht Centraal worden verminderd.

Ook andere verkeersstromen richting Utrecht CS (bijv. fietsers en bussen van/naar het westen) kunnen door de ongelijkvloerse tram goed Utrecht CS en het centrum bereiken.

Bij de faseringsvariant is een overstap van bus op Merwedelijn niet mogelijk. Daardoor moeten de bussen door rijden naar Utrecht CS en zorgt deze variant daar niet voor een afname van het aantal bussen. Grofweg 5% van de busritten kan vervangen worden door tramritten. Het busknelpunt, een van de doelen van de verkenning, bij de Van Zijstweg blijft bij de faseringsvariant bestaan.

Doelbereik woningbouw: bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties
De Merwedelijn maakt in alle onderzoekvarianten een verdere verstedelijking in regio Utrecht mogelijk, waardoor de woningbouwopgave kleiner wordt. Het aantal woningen dat realiseerbaar is, hangt in belangrijke mate af van drie factoren:

- **Capaciteit:** De mate waarin een hoge tramfrequentie (tot wel 24x/u) haalbaar is om op termijn ook Rijnenburg te ontsluiten. Dit is in alle onderzoekvarianten mogelijk, behalve in de faseringsvariant. Daarbij is een beperktere frequentie (12 tot 16x/u) mogelijk. Dat is voldoende de woningen in de scope van de verkenning, maar niet voor het volledige woningbouwprogramma in Groot Merwede.
- **Snelheid:** Een korte reistijd (rijtijd + looptijd) van en naar Utrecht Centraal is cruciaal voor de OV-kwaliteit. OV-kwaliteit bepaalt in belangrijke mate hoe veel woningen gebouwd kunnen worden. Door een hoge OV-kwaliteit is er minder afhankelijkheid van de auto. Daardoor kunnen er meer woningen gebouwd worden. In alle onderzoekvarianten (behalve de faseringsvariant) is er sprake van een forse verbetering van de OV-kwaliteit, en zijn dus hoge aantallen woningen mogelijk. In de faseringsvariant is de verkoring van de reistijd kleiner gering en zullen woningaantallen lager zijn. Als de OV kwaliteit minder wordt zullen de dichtheden en woningaantallen ook afnemen.

- **Fysieke inpassing:** Hoe het tramtracé precies loopt bepaalt ook fysiek hoeveel woningen er inpasbaar zijn. Het belangrijkste verschil wordt bepaald in de keuze tussen een nieuwe brug of de bestaande brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Dat heeft gevolgen voor het aantal woningen dat je kunt bouwen, met name in het gebied rond Galecopperzoom en Westraven.

Hieronder staat het overzicht per deelgebied (voorlopige inschatting).

Locatie	Woningen mogelijk	Opmerking
Beurskwartier/ Kanaleneiland/ Merwedekanaalzone	17.900	45% afhankelijk van de een snelle Merwedelijn
Papendorp/ A2 zone/ Leidsche Rijn	10.000	Niet afhankelijk van de Merwedelijn
A12 zone	15.000 tot 26.000	100% afhankelijk van de een snelle Merwedelijn Eerste inschatting: ca. 2.000 woningen minder mogelijk zonder nieuwe brug
Nieuwegein City/ Rijnhuizen/ overig noord	7.000	17% afhankelijk van de een snelle Merwedelijn
Rijnenburg	22.500 tot 25.000	100% afhankelijk van de een snelle Merwedelijn

Toekomstvastheid
Alleen bij de haltes Knooppassage is het mogelijk om het spoor in de toekomst door te trekken naar de binnenstad. Voor de halte Beatrixgebouw is een mogelijke variatie benoemd waardoor deze misschien toch door te koppelen is. Deze is nu niet ontworpen, beoordeeld of geraamd. Daarnaast is het voor elke onderzochte variant noodzakelijk om het tracé in de toekomst te verlengen van Galecop naar Rijnenburg, om de gewenste ontwikkelingen in dat gebied mogelijk te maken. Dit is technisch en functioneel realiseerbaar in alle onderzoekvarianten.

Bij de faseringsvariant kan de tram waarschijnlijk 12 tot 16 keer per uur rijden (onderzoek loopt nog). Hiervoor zijn echter wel aanpassingen nodig aan het noordelijke deel van het tracé en de halte bij Utrecht Centraal. Om in de toekomst een frequentie tot wel 24 keer per uur mogelijk te maken, moet het noordelijk deel van de Merwedelijn en een andere halte bij Utrecht Centraal worden aangelegd.



Artist impression van een mogelijke uitvoering van een tram op een verhoogd viaduct (ca. 10 meter boven de grond).

Effecten: verschillen in (uitvoerings)hinder, geluid, ruimtelijke impact en impact op wegennet
Hoewel onderzoekvarianten op doelbereik grofweg gelijk scoren, zijn er duidelijke verschillen in effecten. In deze fase is de focus gelegd op de onderscheidende effecten tussen de verschillende varianten. Wat de onderscheidende effecten zijn, hebben we bepaald op basis van het Verkenningenrapport uit de vorige fase en de belangrijkste kenmerken van de onderzoeksvarianten. Deze verschillen zijn locatieafhankelijk en vragen om bestuurlijke keuzes: wat vinden we acceptabel en waar leggen we de prioriteit? Om een Voorkeursalternatief vast te stellen, is een volledig beeld van de effecten nodig. Dit is de volgende stap in het onderzoek.

<u>Uitvoeringshinder</u>
De mate van hinder tijdens de uitvoering verschilt sterk per variant:

- Gegraven variant: veroorzaakt veel hinder voor auto- en langzaam verkeer, met name vanwege langdurige werkzaamheden in stedelijk gebied. Deze hinder duurt meerdere jaren.
- Viaductvariant (+1): veroorzaakt minder langdurige hinder. De bouw vindt relatief snel plaats in opeenvolgende segmenten, wat leidt tot een gemiddelde mate van hinder.
- Geboorde variant: veroorzaakt minimale hinder aan de oppervlakte. De meeste hinder is op de plek waar de boor de grond in gaat en de locaties van de haltes. De rest van het tracé wordt ondergronds aangelegd met weinig verstoring bovengronds.

Geluid en trillingen in gebruik
De effecten op geluid en trillingen in de gebruiksfase zijn afhankelijk van het type aanleg:

- Viaductvariant en gegraven variant: veroorzaken geluids- en trillingshinder. Bij de gegraven variant geldt dit alleen voor de open gedeelten van de bak, met name op het zuidelijke deel van het tracé. Het viaduct veroorzaak de meeste geluids- en trillingshinder.
- Geboorde variant: heeft minimale geluids- en trillingshinder door de volledige ondergrondse ligging.
- Tracé binnen Nieuwegein: de mate van geluid- en trillinghinder is afhankelijk van de keuze voor het tracé (over de oude of nieuwe brug). Ook zal ten opzichte van de huidige situatie de tram vaker gaan rijden. Daardoor zijn in alle gevallen vaker trillingen en geluid.

Ruimtelijke impact
De ruimtelijke inpassing verschilt tussen de varianten:

- Viaduct: veroorzaakt grote visuele impact op de omgeving. Als het viaduct gemaakt wordt van staal, dan zijn smallere pilaren mogelijk en meer ruimte tussen de pilaren. Daardoor past het beter in een stedelijke omgeving (zie als voorbeeld de artist-impressie in het figuur hiernaast).
- Geboorde tunnel: Deze is, op de ingangen van de haltes, na niet zichtbaar in de openbare ruimte. Doordat het aantal bussen afneemt ontstaat er ruimte heeft dit een positief effect op de ruimtelijke beleving.
- Verdiepte ligging: heeft impact op de openbare ruimte. Vooral op de delen waar de geul open is, hier vormt het een barrière. Waar deze dicht is lijkt dit sterker op de tunnel. Met als enige verschil dat de verdiepte ligging ondieper ligt waardoor er geen bomen op kunnen groeien.

Effect onderliggend wegennet
Bij de gegraven variant in combinatie met een nieuwe brug doorsnijdt de hellingbaan van de tram de Mauritiuslaan en de Europalaan tussen de A12 op- en afrit en Nieuwegein. Dit betekent dat er geen doorgaand autoverkeer mogelijk is tussen Utrecht en Nieuwegein. De verkeerskundige effecten hiervan zijn in deze fase niet verder onderzocht. In de andere varianten kan het onderliggend wegennet ter hoogte van de A12 blijven functioneren zoals nu. Daarnaast heeft de faseringsvariant ook impact op de kruisende stromen (in het noordelijk deel). Dat geldt ook voor de gegraven variant op de plekken waar de tunnelbak open is en een barrière vormt.

Effect hoofdwegennet (Ring Utrecht)
Door te bouwen in nabijheid van voorzieningen en met goede OV-kwaliteit is het mogelijk om autoluwe wijken te ontwikkelen. De Merwedelijn zorgt er daarmee niet alleen voor dát de woningen ontwikkeld kunnen worden, maar ook dat dit met zo min mogelijk extra autoverkeer op het stedelijk- en hoofdwegennet gebeurt. De OV-kwaliteit die de Merwedelijn biedt, zorgt ervoor dat er naar verwachting 45.000 minder autoritten gemaakt worden (per etmaal) ten opzichte van woningen ontwikkelen op andere plekken in de provincie. Ter vergelijking: van snelwegaansluiting Westraven maken per dag 34.000 auto's gebruik . In dit aantal is nog niet meegenomen dat een hoge OV-kwaliteit ook deelauto's en meer fietsreizigers (met overstap) mogelijk maakt, zodat het autogebruik nog verder zou kunnen afnemen.

Diverse haltes Utrecht CS
Uit de creatieve fase zijn vier kansrijke maakbare haltes bij Utrecht CS gekomen. Deze vier opties zijn beoordeeld. De effecten lopen uiteen op het gebied van OV-kwaliteit, loopstromen, ruimtelijke kwaliteit en toekomstvastheid.

Knooppassage scoort gemiddeld op OV-kwaliteit en sterk op loopstromen en ruimtelijke kwaliteit. De integratie van de Zuidertunnel zorgt voor directe verbindingen met alle treinperrons, bus en tram, wat leidt tot een sterke verbetering van de reistijd (rijtijd + looptijd spoor 11/12: ca. 6:15 min). Een belangrijk pluspunt is de potentiële toekomstige doorkoppeling richting de binnenstads. Tegelijkertijd zijn er haalbaarheidsvragen door raakvlakken met ontwikkelingen van het Rijkvastgoedbedrijf, de ontwikkeling van het Beurskwartier, de aanleg van een nieuwe transfertunnel en de aanwezigheid van WKO-bronnen.

Beatrixgebouw scoort eveneens goed. Deze halte scoort gemiddeld op OV-kwaliteit, maar het beste op ruimtelijke kwaliteit, met kansen voor inpassing in de bestaande stedelijke structuur (rijtijd + looptijd spoor 11/12: ca. 6 min). Deze optie biedt mogelijk perspectief op doorkoppeling naar de binnenstad, maar dat is in deze fase niet uitgewerkt en is complexer dan bij de Knooppassage. Bij deze optie zitten haalbaarheidsvragen door raakvlakken met de Jaarbeurs omdat voor deze halte het bestaande Beatrixgebouw deels of geheel gesloopt moet worden. Dat biedt kansen, maar heeft ook risico's. Daarnaast zitten er in dit gebiedt ook WKO-bronnen.

De Busstation West-opties scoren wisselend. De Busstation West Hoog scoort het best op OV-kwaliteit (rijtijd + looptijd spoor 11/12: ca. 4:45 min), maar laat significante negatieve effecten zien op ruimtelijke kwaliteit, geluid en trillingen doordat deze halte boven de grond is. Ook is deze optie in de toekomst niet door te koppelen richting de binnenstad. Daarnaast zijn er haalbaarheidsvraagstukken omdat deze optie vlak langs de toren van de Rabobank gaat.

De Busstation West maaiveld scoort het laagst op OV-kwaliteit en ruimtelijke kwaliteit en heeft negatieve effecten op de businfrastructuur. Er zijn haalbaarheidsvragen voor de compensatie van de bestaande bushalte en door het raakvlak met ontwikkeling Kruisvaartkade. De rijtijd + looptijd naar spoor 11/12 is hier circa 6:30 min. Deze optie is in de toekomst niet door te koppelen naar een ondergrondse OV-verbinding naar de binnenstad, maar heeft op maaiveld wel een verbinding met het bestaande tramnetwerk.

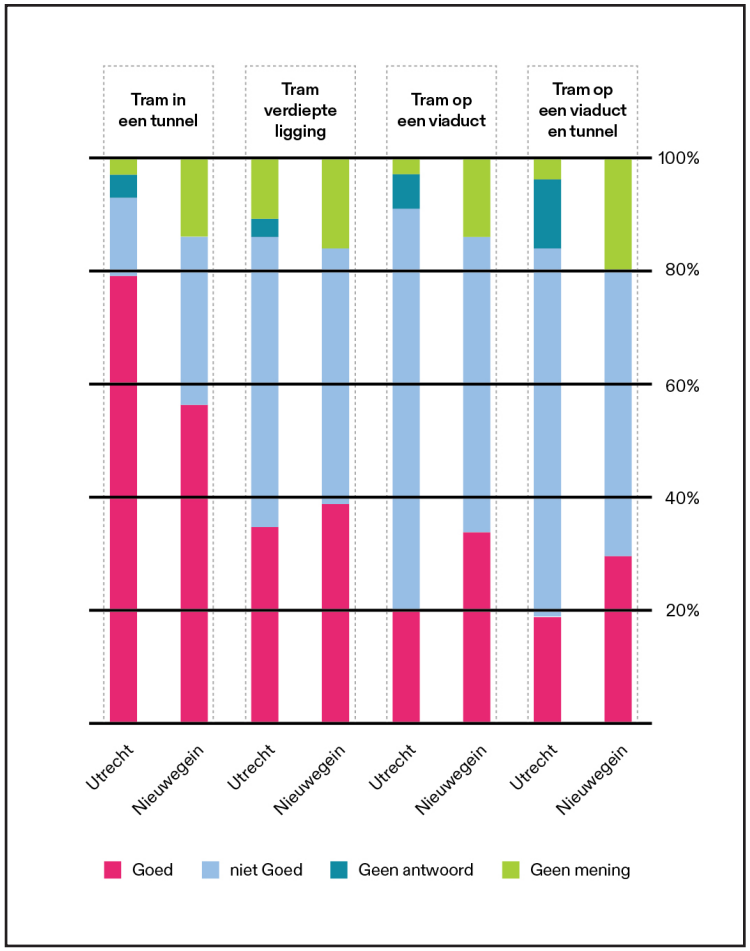
De haltes Knooppassage en het Beatrixgebouw bieden de beste balans tussen prestaties op OV-kwaliteit, loopstromen en ruimtelijke kwaliteit. De mogelijkheden voor doorkoppeling geven meer toekomstvastheid. Tegelijkertijd vergen beide onderzoekvarianten nog nadere uitwerking op het gebied van haalbaarheid en inpassing in relatie tot bestaande ontwikkelingen. De Knooppassage halte is alleen de combineren met een geboord tracé. De halte Beatrixgebouw met een geboord, gegraven en een combinatievariant.

Bouwrisico's
Alle onderzochte varianten zijn technisch maakbaar. In de verdiepingsfase zijn de ontwerpen aangescherpt en verder uitgewerkt. Er is een goed overzicht ontstaan van de benodigde ruimte, de technische raakvlakken met de omgeving en de specifieke risico's per bouwmethode:

- **Boren.** Bouwrisico's zitten vooral bij de haltes die relatief diep gelegen zijn. Ook is er het risico van de nabijheid van warmte koude bronnen (WKO) die er in het gebied aanwezig zijn.
- **Graven (verdiept)** Doordat in deze oplossing de bak (tunnel) ondieper ligt, zijn er meer risico's op het gebied van kabels, leidingen, archeologie en water en raakvlakken met andere (bestaande) constructies (zoals de A12 en busonderdoorgang bij het Anne Frankplein). Ook hier speelt het risico van de WKO's.
- **Viaduct (+1)** is technisch eenvoudig en snel te realiseren. Beperkte risico's, behalve bij de brug over de parkeergarage Rabobank.
- **Combinatie** is een combinatie van graven en viaduct, dus kent een combinatie van die risico's.
- **Fasering** dit is een korte gegraven tunnel. Hier spelen dezelfde risico's als bij graven.

Inbreng van de omgeving
Op verschillende manieren is aan de brede omgeving gevraagd hoe ze denken over de onderzoekvarianten van de Merwedelijn. Er is een enquête uitgezet onder inwoners van Utrecht en Nieuwegein die in totaal 2.498 keer is ingevuld, er zijn drie participatieavonden georganiseerd: twee in Utrecht, één in Nieuwegein.
En er zijn gesprekken geweest met private stakeholders langs de potentiële Merwedelijn. De uitkomsten van de gesprekken met de omgeving:

- Over het algemeen zijn de private stakeholders enthousiast over het plan om de Merwedelijn te realiseren.
- De meeste stakeholders zijn positief over een geboorde tunnel, omdat deze variant geen fysieke barrière met zich meebrengt en o.a. zorgt voor behoud van groen. Ze geven daarbij wel aan dat ze zorgen hebben over de sociale veiligheid en toegankelijkheid van haltes.
- In Nieuwegein spreekt men de voorkeur uit voor de bestaande route (met bestaande brug), zodat de halte Zuilenstein behouden blijft. De verdiepte ligging wordt door velen als prima alternatief gezien als er voldoende rekening gehouden wordt met nadelen op het gebied van oversteekbaarheid en geluid. Als er een nieuwe brug komt geven de inwoners van Nieuwegein aan rekening te houden met verminderen van geluidsoverlast.
- De viaductvariant krijgt de meeste negatieve reacties, vanwege visuele en geluidshinder die deze variant met zich meebrengt. Alleen de stakeholders op de Woonboulevard en MWKZ6 geven aan een viaduct een voorstelbaar alternatief te vinden. Bij een viaduct zijn er ook zorgen over de sociale veiligheid onder het viaduct en toegankelijkheid van haltes. De zorgen in Nieuwegein zijn dat het viaduct op hoogte doorgetrokken wordt naar Rijnenburg. De combinatievariant roept dezelfde zorgpunten naar voren aangezien groot deel van de lijn alsnog op hoogte wordt uitgevoerd.
- Inwoners van Nieuwegein vinden het belangrijk dat de Merwedelijn niet te veel impact heeft op bestaande bushaltes. Ook in Utrecht geeft men aan dat de huidige SUNIJ-tram behouden moet blijven.



Uitkomsten van de bewonersenquete. Gevraagd is hoe mensen staan tegenover de vier onderzoekvarianten.

Reflectie van het expertteam

Er is een expertteam gevraagd om te reflecteren op de verdiepingsfase in de breedte en specifiek op de viaductvariant. Het expertteam benadrukt dat de Merwedelijn een strategische investering is: “Een lijn voor hoogwaardig openbaar vervoer leg je niet aan om een paar woningbouwontwikkelingen vlot te trekken.” De lijn moet toekomstvast zijn, met de mogelijkheid om op termijn over te gaan naar een metrosysteem. Ook de ruimtelijke en leefomgevingsimpact weegt zwaar. Een tram op een viaduct zorgt voor “forse visuele impact”, geluidsoverlast en waardeverlies van woningen.

Hoewel de aanlegkosten nu leidend lijken, wijst het expertteam erop dat “uiteindelijk de exploitatiekosten minstens zo belangrijk zijn.” Bij hoge frequenties kan een metro “een veel efficiëntere exploitatie mogelijk maken: meer reizigers, lagere frequentie en minder personeel.”

Het team adviseert verder om “kostenbeheersing niet te baseren op te optimistische ramingen”, maar te sturen op realistische, gefaseerde budgettering met ruimte voor kwaliteitsborging. Daarnaast roept het op tot “value capture” zodat waardestijging van vastgoed ook publieke baten oplevert.

Ten slotte stelt het team dat “duurzaamheid zoveel meer is dan sturen op CO_2-uitstoot”. Een ondergrondse lijn kan bijdragen aan groenbehoud, minder hittestress en een beter stedelijk klimaat. De slotsom van het rapport is dat “De Merwedelijn is veel meer dan een OV-lijn ten dienste van woningbouw; het is een strategische investering in de langetermijnontwikkeling van de stadsregio.”

Kosten en optimalisaties: binnen budget vergt scherpe keuzes
We hebben in deze fase kostenramingen gemaakt voor de nieuwe varianten. Ook is er op een nauwkeurigere manier naar de risico's van de kostenraming gekeken. De kosten zijn geraamd op een manier die past bij deze fase in het MIRT-proces.

De varianten uit de verdiepingsfase zijn maakbaar en scoren goed op doelbereik, maar blijven niet binnen het beschikbare budget van €1,2 miljard. De faseringsvariant is de enige variant die binnen het budget blijft. De kosten van de vier onderzoeksvarianten liggen dicht bij elkaar in de buurt. Deze zijn allen boven budget en kosten globaal tussen €1,6 en €2,1 miljard. De bandbreedte zit vooral in de gekozen onzekerheidsmarge.

Bepalend voor de kosten zijn de lengte van het tracé, de inpassing van het tracé, het aantal haltes en de route naar Nieuwegein/ Galecopperzoom (met een nieuwe of de bestaande brug). Specifiek voor het viaduct maakt de wijze van uitvoering een groot verschil (bijvoorbeeld in beton of in staal) en de kosten kunnen daardoor €100 tot €200 miljoen onder of boven de genoemde bandbreedte uitkomen.

De getallen hierboven zijn nog exclusief materieel en maatregelen om USP beter bereikbaar te maken. Op basis van eerdere resultaten worden deze kosten ingeschat op € 180 tot 200 mln.

Naast eenmalige investeringen worden er ook exploitatiekosten gemaakt als de Merwedelijn in bedrijf is. Hier is niet op verdiept in deze fase. De varianten uit de Verdiepingsfase scoren qua OV-kwaliteit gelijk aan de goed functionerende varianten uit de vorige fase (variant A en B). Op basis daarvan gaan we er vanuit dat exploitatiekosten bij een tramoplossing lager zijn dan als er bussen blijven rijden.

Conclusie:
Aan het eind van de verdiepingsfase liggen er vijf maakbare varianten (4 volledige, 1 fasering). Het doelbereik van de vier volledige varianten op hoofdlijnen is vergelijkbaar: ze ontlasten stuk voor stuk Utrecht Centraal en maken nieuwe woon- en werklocaties bereikbaar. Met een doortrekking naar Rijnenburg maken deze varianten 44.000 tot 60.000 woningen mogelijk. Bij de faseringsvariant worden op korte termijn minder woningen gebouwd dan met de andere varianten. Op lange termijn is dit afhankelijk van of de ontbrekende delen van de lijn in de toekomst aangelegd worden.

De varianten verschillen wél sterk in effecten zoals hinder tijdens uitvoering, ruimtelijke impact, geluid/trillingen en toekomstvastheid. Op al deze aspecten scoort de variant boren het beste. De effecten van de onderzochte varianten zijn locatieafhankelijk en vragen om bestuurlijke keuzes: wat vinden we acceptabel en waar leggen we de prioriteit? In de participatie wordt de geboorde tunnel het meest wenselijk bevonden.

Tegelijk is het financiële kader scherp: geen van varianten blijft binnen het beschikbare budget van €1,2 miljard. Alleen de faseringsvariant past binnen dat bedrag. Om te komen tot een haalbaar én effectief Voorkeursalternatief zijn keuzes nodig: versoberen en/of aanpassen van het financiële kader. Dat is de puzzel die nu gelegd moet worden.

Richting een besluit

Besluitvorming: najaar 2025 duidelijkheid over vervolgstap
De samenwerkende partijen binnen de MIRT-verkenning OV en Wonen zijn voornemens een belangrijke stap te zetten richting een Voorkeursalternatief op het Bestuurlijk Overleg MIRT 2025. Dat betekent dat er in het derde kwartaal van 2025 duidelijkheid moet bestaan over het voorkeursalternatief, de financiering en de samenhangende verstedelijkingsopgaven in de regio Utrecht. Voortgang in de besluitvorming is van groot belang om ook voortgang te boeken voor de woningbouwopgave.

Op dit moment constateren de opdrachtgevers dat steeds meer wordt bevestigd dat de Merwedelijn invulling geeft aan twee van de drie doelstellingen binnen de MIRT-verkenning.

Deze Merwedelijn is technisch maakbaar, maar niet binnen het huidige budget. De komende periode worden daarom de volgende acties uitgezet:

- Zoektocht naar meer budget
- Onderzoeken naar andere vorm van voorkeursbesluiten en risicosturing (inclusief mogelijke versoberingen), waarmee een aantal keuzes pas hoeft te worden genomen in de planuitwerkingsfase

Vertrekpunt voor deze zoektocht is: hoogwaardige Merwedelijn noodzakelijk voor de toekomst
De Merwedelijn vormt een essentiële schakel in het toekomstbestendige openbaarvervoernetwerk van de regio. In gesprekken tussen de betrokken overheden en partners is nadrukkelijk vastgesteld dat de lijn moet:

- Bijdragen aan het beter functioneren van de knoop Utrecht Centraal in de toekomst en reizigers een snelle verbinding met hoogwaardige overstapmogelijkheden moet bieden;
- Nú een oplossing bieden voor het knelpunt Utrecht Centraal, omdat het door toekomstige gebiedsontwikkelingen alleen maar complexer en kostbaarder wordt om later alsnog een halte en het aansluitende tracé aan te leggen;
- Woningbouw in Galecopperzoom mogelijk maken, waarvoor ook een hoogstedelijke ontwikkeling in Westraven noodzakelijk is;
- In de toekomst de ontsluiting van Rijnenburg faciliteren, zonder desinvesteringen, en dus snel en betrouwbaar kunnen rijden met een frequentie van tot wel 24 keer per uur;
- Bijdragen aan de bredere doelstelling van een gezond stedelijk leven voor de bestaande en nieuwe stad.

Het best passende middel hiervoor is een hoogwaardige, snelle en robuuste verbinding, die recht doet aan de schaalsprong van het Utrechtse OV-netwerk.

Onzekerheden en budgettaire spanningen, kansen en onzekerheden
Uit de verdiepingsfase blijkt dat het op dit moment niet mogelijk is een onderzoeksvariant te realiseren die zowel binnen het huidige budget van €1,2 miljard blijft als voldoende doelbereik realiseert. Tegelijkertijd spelen er onzekerheden of kansen die invloed hebben op de planvorming. Het gaat hierbij om:

- Gebiedsontwikkelingen in Groot Merwede en Rijnenburg, waarvan het tempo en de ruimtelijke uitwerking nog in beweging zijn;
- Toekomst van het hoofd- en onderliggend wegennet, waaronder mogelijke keuzes over wel of geen op- en afritten bij Westraven. Dit kan het tramtracé versimpelen.
- Ook spelen er een aantal technische risico's die worden uitgewerkt in de planuitwerking en bepalend kunnen zijn voor de uiteindelijke kosten.

De budgettaire spanning en onzekerheden maken dat het de voorkeur heeft om een stap vooruit te zetten die enerzijds richting geeft, maar tegelijkertijd ook nog de flexibiliteit heeft om te anticiperen op de toekomstige ontwikkelingen.

Voorkeur voor ondergrondse ligging
Vanwege het benodigde doelbereik en de reacties van betrokkenen en bewoners, hebben de samenwerkende partijen in principe de voorkeur voor een ondergrondse ligging van de Merwedelijn. Daarmee blijven zowel een geboorde tunnel als een verdiepte ligging in beeld. De ondergrondse ligging wordt gekoppeld aan een compacte knoop bij Utrecht CS met korte overstap op treinen en bussen. Deze keuze zorgt voor goede OV verbinding en biedt het meeste toekomstperspectief voor gebiedsontwikkeling (o.a. doorkoppeling naar Rijnenburg).

Opties om de kosten te beheersen
Er zijn versoberingsmaatregelen die flexibiliteit geven om bij tegenvallers de scope van de oplossing en daarmee de kosten te beperken. Bij tegenvallers in de planuitwerking zijn er een aantal opties tot versobering mogelijk. Daarbij kun je denken aan:

- Wel of niet aanleggen van de nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal.
- Wel of niet aanleggen van het tracé naar Galecopperzoom bij een tracé via de huidige brug.
- Het beperken van de ondergrondse aanleg waar dit maakbaar is, een deel zal dan op maaiveld komen al dan niet in combinatie met een viaduct over een kortere afstand, of het laten vervallen van een van de verdiepte haltes.

Daarnaast zijn er nog ontwerpuitdagingen. Bijvoorbeeld rond de inpassing van de verdiepte ligging en het wegennet bij Westraven.

Deze keuzes verlagen de kosten, maar verminderen in meer of mindere mate de potentie voor gebiedsontwikkeling, de aantrekkelijkheid van het OV, en / of de toekomstbestendigheid van het systeem. Het doelbereik van de Merwedelijn neemt dus af als er nu of in de planuitwerking gekozen wordt voor versoberen.

Flexibiliteit gewenst
Daarom zetten partijen in op een flexibel Voorkeursalternatief, waarbij er procesafspraken worden gemaakt over mogelijke keuzes, die in een later stadium gemaakt kunnen worden. Hierdoor ontstaat de ruimte om in de planuitwerkingsfase (volgende fase in het MIRT proces) – gebaseerd op gedetailleerdere informatie over kosten, ontwerp en gebiedsontwikkelingen – onderbouwde beslissingen te nemen aangaande het al dan niet doorvoeren van versoberingen.

Tegelijkertijd wordt door de samenwerkende partijen gezocht naar extra budget. Of er aanvullende financiering wordt gevonden is op dit moment nog onzeker.

Ook andere maatregelen van belang om invulling te geven aan doelbereik
De verdiepingsfase van de MIRT Verkenning was uitsluitend gericht op de Merwedelijn. Onderdeel van de te maken afspraken zijn ook maatregelen voor de verbetering van bereikbaarheid van USP met frequentieverhoging tramlijn 22, maatregelen op de busbaan (Waterlinieweg) en 2e HOV baan op het USP. Ook zit er samenhang tussen de Merwedelijn en de tram in Kanaleneiland. Deze tramlijnen komen samen bij de A12. Voor de definitieve keuzes in de planuitwerking vraagt dit ook een nadere beschouwing van de rolverdeling binnen het tram-systeem en de te bieden OV-capaciteit in Utrecht-Zuid.

Verdere voorbereiding van besluitvorming
Parallel aan de lopende gesprekken over financiering en het vormgeven van flexibele afspraken bereidt het project besluitvorming over een Voorkeursalternatief met een ondergrondse ligging voor.

Conclusie:
De nut en noodzaak voor een (deels) ondergrondse Merwedelijn zijn breed gedragen. Tegelijkertijd vraagt het realiseren hiervan meer middelen dan momenteel beschikbaar zijn. De samenwerkende partijen werken toe naar een Voorkeursalternatief dat enerzijds inzet op maximaal doelbereik en anderzijds ruimte biedt voor versoberingen indien dat noodzakelijk blijkt. Flexibiliteit, een zoektocht naar extra financiering en goede afspraken over het vervolg worden hierin cruciaal om in november 2025 tot bestuurlijke besluitvorming te komen.

Bijlage - Variantenoverzicht

Op basis van de verschillende opties is aan het eind van de creatieve fase een keuze gemaakt voor vier onderzoekvarianten van de Merwedelijn. Bij het samenstellen van deze onderzoekvarianten is gekeken naar technische maakbaarheid en naar keuzes met veel impact op kosten.

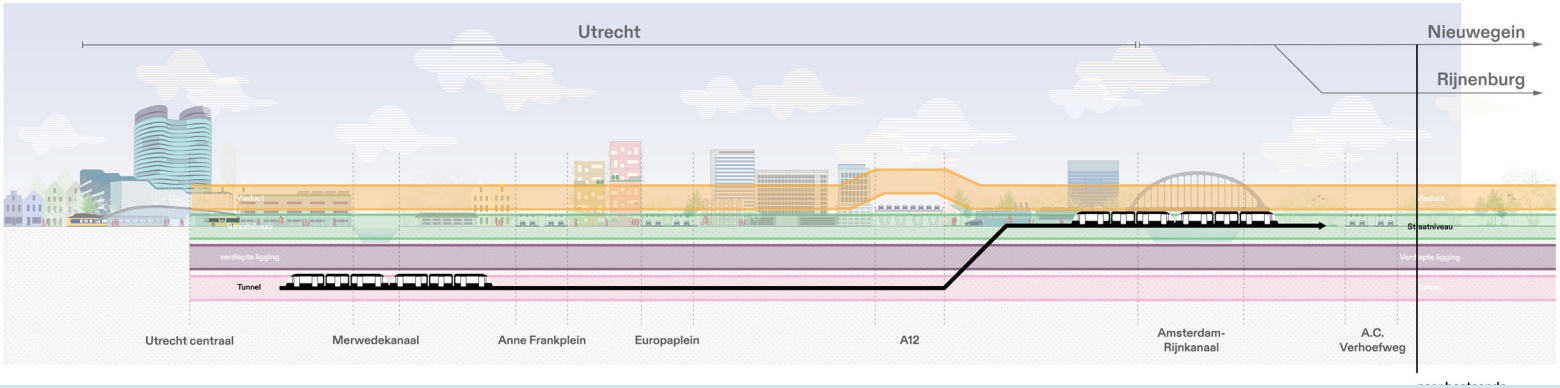
De verschillende opties voor het aantal haltes op de Merwedelijn, de wijze van invlechting van de bestaande tram (SUNIJ-lijn) en de kruising van het Amsterdam-Rijnkanaal (nieuwe of bestaande trambrug) zijn hiermee logisch gecombineerd, waarbij in de ontwerpfase is gekeken of dit de juiste combinatie was.

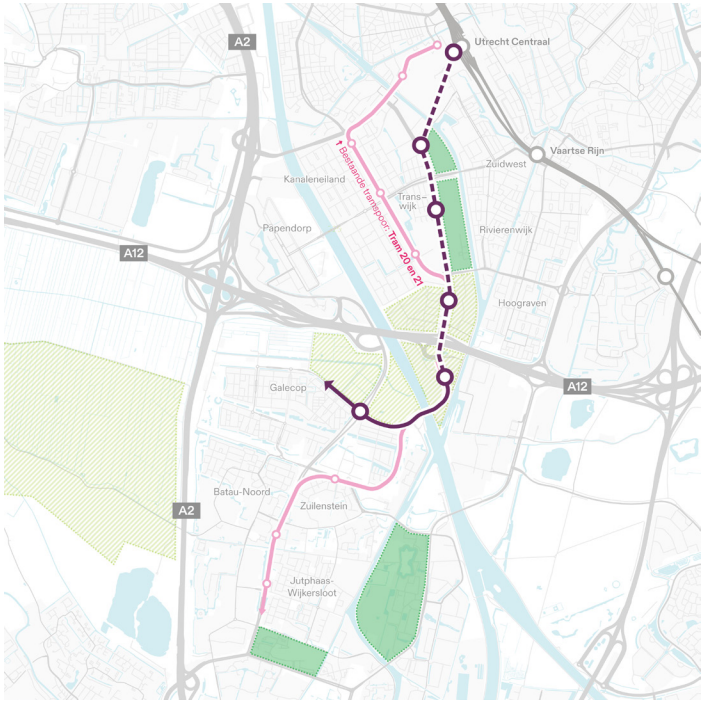
Op de volgende pagina's lichten we de toe, waarna we ook stilstaan bij de mogelijke fasering voor een deel van deze onderzoekvarianten. In hoofdstuk 4 beschrijven we vervolgens het resultaat van het ontwerpen en beoordelen van de onderzoekvarianten.

Combinatie knoop en tracé
De tabel hieronder geeft weer welke knoopopties gecombineerd kunnen worden met welke bouwtechniek.

	Boren	**Graven**	**Bouwen (+1)**
Knooppassage	Ja	Nee	Nee
Busstation West hoog	Nee	Nee	Ja
Busstation West maaiveld	Ja	Nee	Nee
Beatrixtheater	Ja	Ja	Nee
Croeselaan	Nee	Ja	Niet onderzocht

Tram in boortunnel



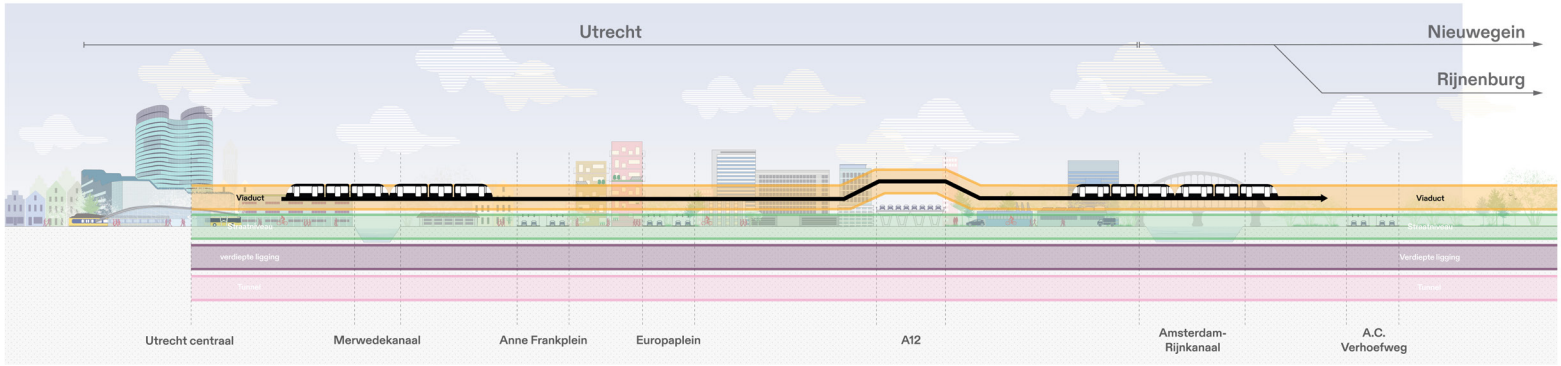


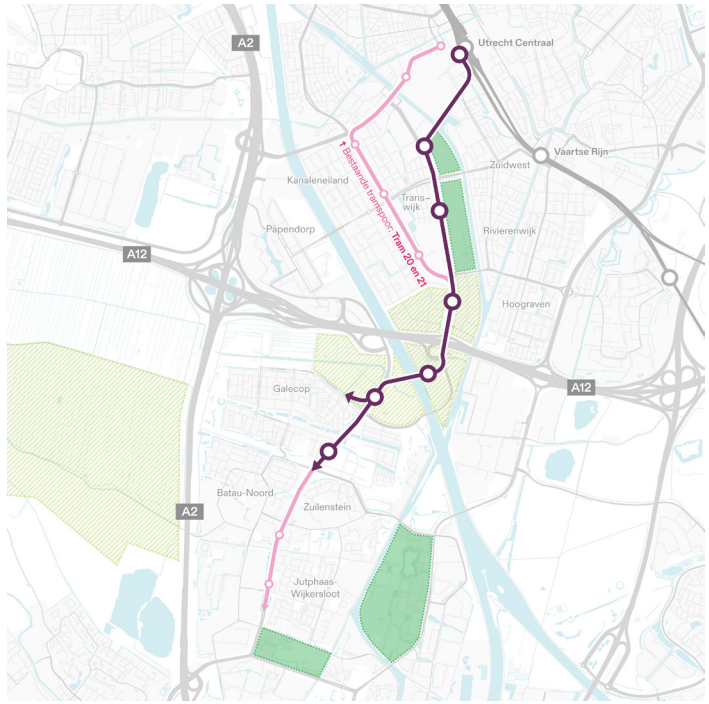
Tussen Utrecht CS en halte Westraven:
De tram rijdt in een tunnel onder de grond tussen Utrecht CS en Westraven. De tunnel voor de tram wordt gemaakt door onder de grond te boren.

Tussen halte Westraven en Nieuwegein City:
Na Jutfasebrug splitst het spoor: richting Nieuwegein City via het bestaande tramspoor en een nieuw spoor richting Galecopperzoom. Dit nieuwe spoor kan later ook nog naar Rijnenburg. De geboorde Merwedelijn kan alleen in combinatie met de route via de locatie van de bestaande brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Mogelijk vragen de hogere frequenties nog om een aanpassing of vervanging van de brug

Een invlechting van de SUNIJ in Westraven is het meest logisch omdat beide lijnen daar samenkomen op maaiveld. Het geboorde tracé is te combineren met drie haltelocaties op Utrecht Centraal: Knooppassage, Busstation West maaiveld en Nieuw Beatrixgebouw.

Tram op viaduct



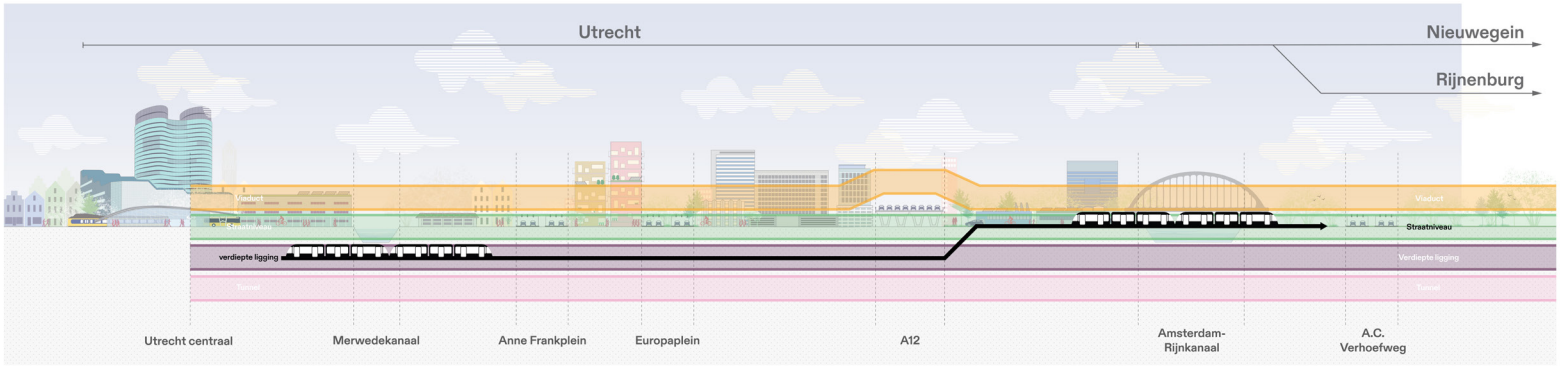


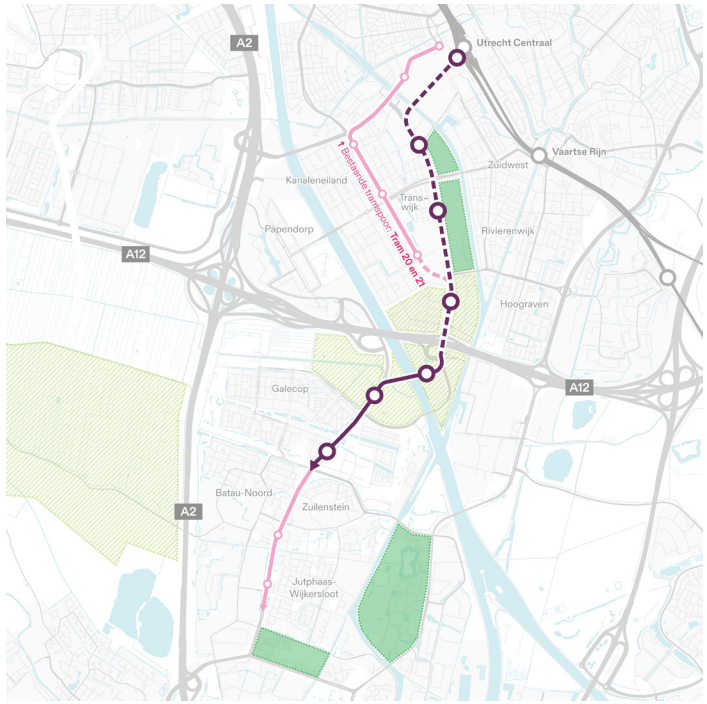
Tussen Utrecht CS en halte Westraven:
De tram rijdt in Utrecht op een viaduct. Dit viaduct is 10 meter boven de grond.

Tussen halte Westraven en Nieuwegein City:
Nieuw tramspoor vanaf Westraven. Dit spoor gaat over een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal en loopt langs de A.C. Verhoefweg. Dat spoor gaat deels over een viaduct. Er komen twee nieuwe haltes op de A.C. Verhoefweg; bij Galecopperzoom en bij Zuilenstein. Tram 20 en 21 rijden ook over dit nieuwe spoor. Het spoor langs Huis de Geer en de Symfonielaan gaat weg. Vanaf Symfonielaan / Batau-Noord rijdt de tram via het bestaande tramspoor. Het spoor kan in de toekomst een aftakking naar Rijnenburg krijgen.

Omdat er geen ruimte in Westraven is om in te vlechten in combinatie met een nieuwe brug, wordt de SUNIJ ter hoogte van het Europaplein ingevlochten. Het +1 tracé is te combineren met de halte op Utrecht Centraal boven busstation C en mogelijk bij de Croeselaan (reserve).

Tram over een ingegraven tramspoor



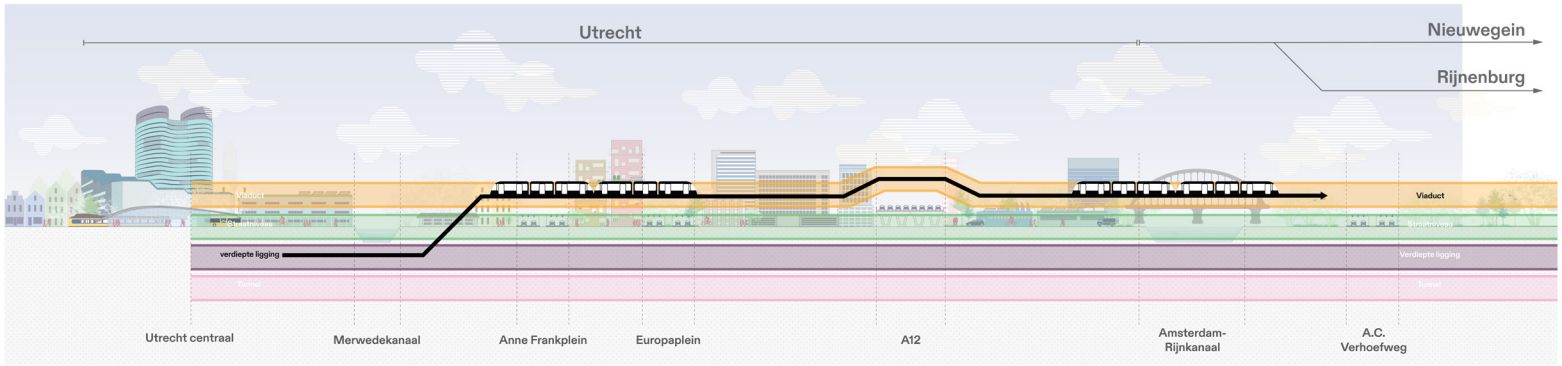


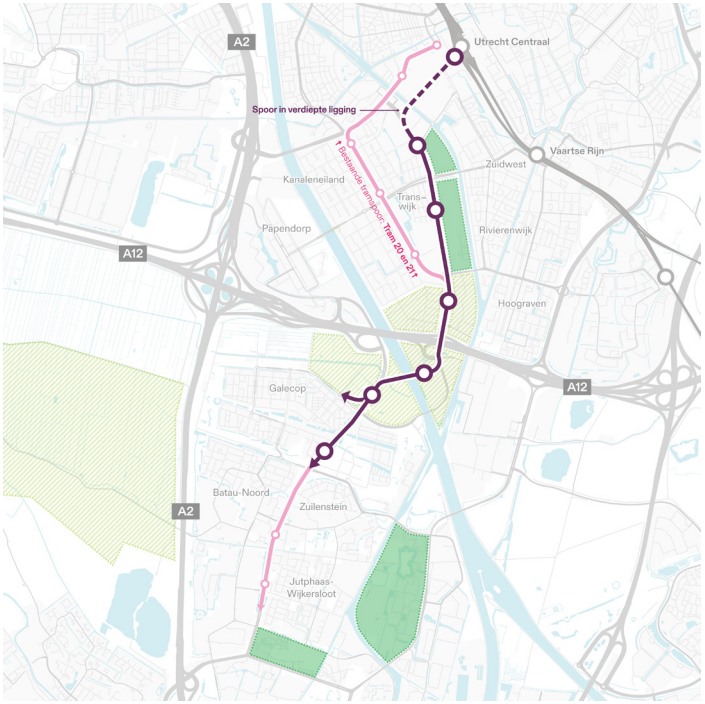
Tussen Utrecht CS en halte Westraven:
Het spoor ligt verdiept, een stuk lager dan de straat. De verdiepte ligging wordt gemaakt door te graven. Op de verdiepte ligging komt op sommige plekken een dak.

Tussen halte Westraven en Nieuwegein City:
Nieuw tramspoor vanaf Westraven. Dit spoor gaat over een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal en loopt langs de A.C. Verhoefweg. Dat spoor gaat deels over een viaduct. Er komen twee nieuwe haltes op de A.C. Verhoefweg; bij Galecopperzoom en bij Zuilenstein. Tram 20 en 21 rijden ook over dit nieuwe spoor. Het spoor langs Huis de Geer en de Symfonielaan gaat weg. Vanaf Symfonielaan / Batau-Noord rijdt de tram via het bestaande tramspoor. Het spoor kan in de toekomst een aftakking naar Rijnenburg krijgen.

Omdat een gegraven tunnel minder diep ligt dan bij boren kiezen we voor invlechting SUNIJ bij Europaplein. Zo worden parallelle tramsporen op Westraven voorkomen. Ook wordt hiermee de oversteekbaarheid bij de Europalaan-Zuid verbeterd. Het gegraven tracé is te combineren met twee haltelocaties op Utrecht Centraal: Nieuw Beatrixgebouw en Croeselaan (reserve).

Tram deels tunnel, deels op viaduct (combinatievariant)





Tussen Utrecht CS en halte Westraven:
De tram deels rijdt in een verdiepte ligging en deels over een viaduct. De verdiepte ligging wordt gemaakt door te graven. Op het andere deel wordt het spoor op een viaduct gemaakt.

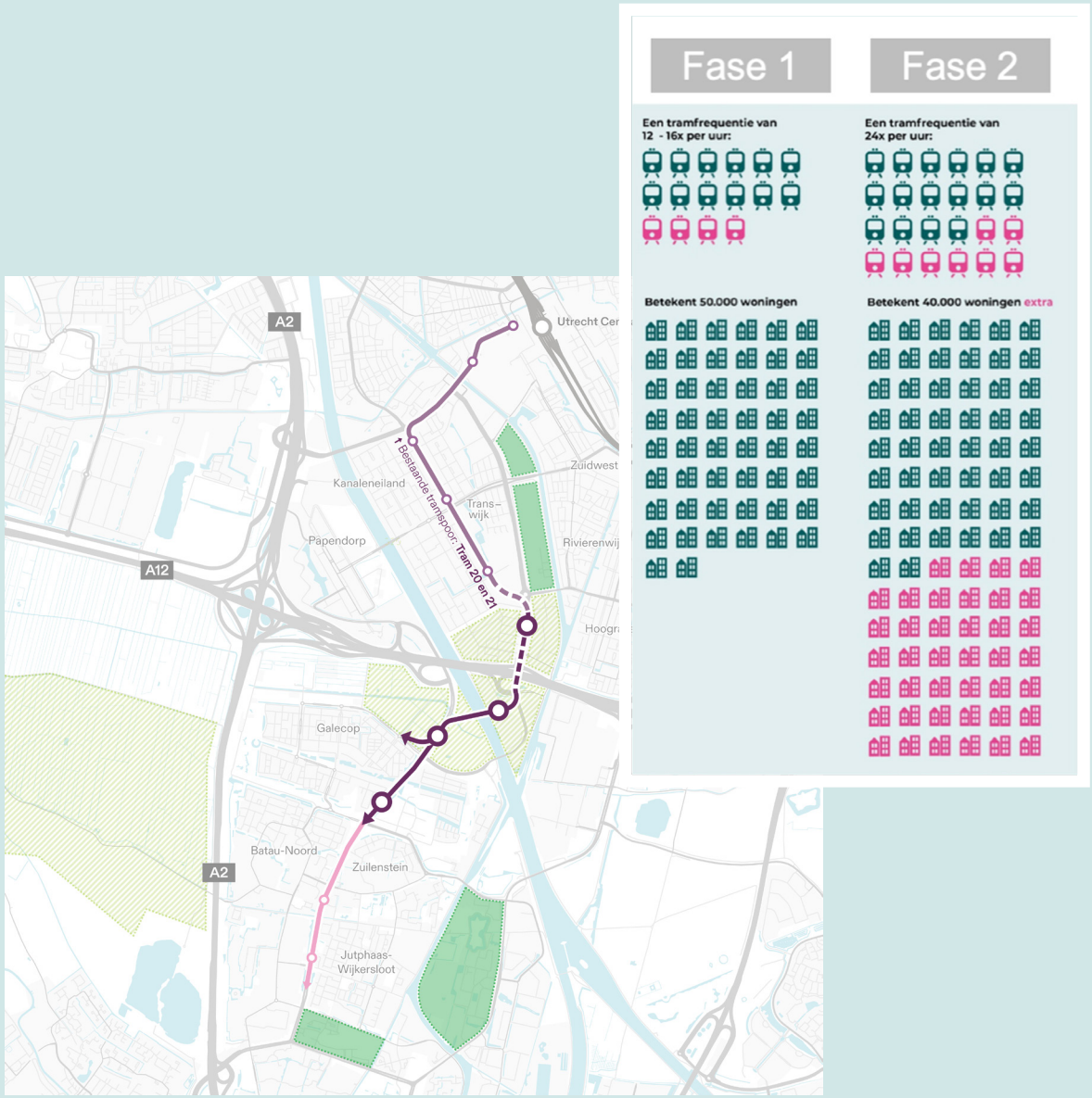
Tussen halte Westraven en Nieuwegein City:
Nieuw tramspoor vanaf Westraven. Dit spoor gaat over een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal en loopt langs de A.C. Verhoefweg. Dat spoor gaat deels over een viaduct. Er komen twee nieuwe haltes op de A.C. Verhoefweg; bij Galecopperzoom en bij Zuilenstein. Tram 20 en 21 rijden ook over dit nieuwe spoor. Het spoor langs Huis de Geer en de Symfonielaan gaat weg. Vanaf Symfonielaan / Batau-Noord rijdt de tram via het bestaande tramspoor. Het spoor kan in de toekomst een aftakking naar Rijnenburg krijgen.

Omdat er geen ruimte in Westraven is om in te vlechten in combinatie met een nieuwe brug, wordt de SUNIJ ter hoogte van het Europaplein ingevlochten. Het gegraven tracé bij Utrecht Centraal is te combineren met twee haltelocaties: Nieuw Beatrixgebouw en Croeselaan (reserve).

Faseringsmogelijkheden
We hebben vanuit technische maakbaarheid bekeken of een fasering mogelijk is door de frequentie stapsgewijs te verhogen. Het Voorkeursalternatief is gericht op de eerste fase (waarvoor budget is). De bestuurlijke afspraken gaan ook over fase 2.

Een boortunnel is niet te faseren vanuit maakbaarheid en niet logisch vanuit kosten. Het is wel mogelijk om tot 16x per uur het huidige SUNIJ-lijn tracé te gebruiken. Daarmee is het mogelijk om op een viaduct of gegraven eerst het zuidelijk deel tussen het Europaplein en Nieuwegein aan te leggen in combinatie met het huidige SUNIJ-lijn tracé vanaf het Europaplein tot en met Utrecht. In het onderzoek brengen we ook de effecten van deze fasering in beeld.

In de faseringsvariant wordt in de eerste fase het zuidelijk deel van de Merwedelijn aangelegd. In de buurt van het Europaplein sluit de Merwedelijn aan op het bestaande SUNIJ tracé.
Als de frequentie op de Merwedelijn meer dan 16x per uur wordt, dan moet het noordelijk deel alsnog gebouwd worden.



Colofon

Tussenbericht: bevindingen Verdiepingsfase

juni 2025

Opdrachtgevers:

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Provincie Utrecht

Gemeente Utrecht

Gemeente Nieuwegein

Opgesteld en opgemaakt door Studio Bereikbaar



Tussenbericht

mei 2025

U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Nieuwegein

Gemeente Utrecht

provincie Utrecht

STUDIO BEREIKBAAR

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	T. van Nieuwenhuijze	**Datum**	17 juni 2025
E-mail	t.van.nieuwenhuijze@utrecht.nl	**Kenmerk**	30579564
Type brief	Actualiteit	**Onderwerp**	Bijdrage grondeigenaren Rijnenburg aan Merwedelijn
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Rijnenburg

Geachte leden van de raad,

Bijgevoegd vindt u het persbericht “Unieke samenwerking voor tramlijn Merwedelijn: grondeigenaren investeren fors in OV naar Rijnenburg”.

In de polder Rijnenburg is ruimte voor duurzame energie, natuur, nieuwe wandel- en fietsroutes en mogelijkheden om te sporten. En werken we aan een nieuwe, complete wijk. Samenwerking tussen lokale en nationale partijen is essentieel en daar zetten we flink op in, De grondeigenaren van de toekomstige wijk Rijnenburg hebben op de vastgoedbeurs Provada de aanbieding gedaan voor een investering van 200 miljoen euro ten behoeve van het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg. Hiermee wordt voor het eerst in Nederland geïnvesteerd door zowel publieke als private partijen voor de realisatie van een publieke tramlijn. Dit is in lijn met het Akkoord van Rijnenburg waarin is afgesproken om te kijken naar alternatieve vormen van bekostiging voor gebiedsontwikkeling en ov-ontsluiting.

Wethouder Eelco Eerenberg heeft deze aanbieding in ontvangst genomen. Over de aanbieding vindt nader overleg plaats met het rijk, de regio Utrecht en de grondeigenaren. De afspraken en randvoorwaarden werken we verder uit in een overeenkomst. Wij zullen u over deze overeenkomst informeren.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Persbericht
EMBARGO 17-06-2025 - 16.30 uur

Unieke samenwerking voor tramlijn Merwedelijn: consortium van grondeigenaren doet forse investeringsaanbieding voor hoogwaardig OV naar Rijnenburg

Voor het eerst in Nederland investeren zowel publieke als private partijen voor de realisatie van een snelle tramlijn. De grondeigenaren van de toekomstige wijk Rijnenburg (verenigd in het Consortium Grondeigenaren Rijnenburg) willen als mede baathebbers een substantiële investering van 200 miljoen doen om het doortrekken van de Merwedelijn mogelijk te maken. Deze tram moet de toekomstige hoogwaardige OV-verbinding tussen Utrecht Centraal, Groot Merwede en de polder Rijnenburg worden en de grootste woningbouwlocatie van Nederland ontsluiten.

Met de bijdrage van de grondeigenaren van Rijnenburg is het sluitstuk van de Merwedelijn een stuk dichterbij. De Merwedelijn wordt aangelegd in twee fasen: fase 1 tot en met Nieuwegein en een aftakking naar Rijnenburg. Voor het tracé tot en met Nieuwegein is €1,8 miljard nodig, waarvan €1,2 miljard beschikbaar is vanuit gelden van Rijk en regio. Aanvullend is voor de aftakking naar Rijnenburg naar schatting €0,6 miljard nodig. Met het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg wordt de bouw van nog eens 20.000 tot 25.000 woningen inclusief voorzieningen en werken mogelijk gemaakt. Woningen die hard nodig zijn en ook op het gebied van werken en recreëren een enorme positieve impuls kunnen geven aan de stad en regio. Voor dit aanvullende bedrag is nu de 200 miljoen van de grondeigenaren aangeboden. Daarmee resteert een gat dat alleen met hulp van het Rijk kan worden overbrugd.

Esther Agricola, regiodirecteur BPD Noord-West, namens het Consortium Rijnenburg: “Utrecht is een woonmagneet en een van de snelstgroeiende steden van Nederland. De centrale ligging maakt de Metropoolregio Utrecht bij uitstek een aantrekkelijke plek om te wonen of een bedrijf te vestigen. Met als levensader de Merwedelijn voor een snelle, hoog frequente verbinding met de omgeving. Met de ontwikkeling van Rijnenburg ontstaan daarnaast kansen om woningbouw te koppelen aan stedelijke en regionale opgaven als waterberging, vergroten van de biodiversiteit en het opwekken van duurzame energie. Wij doen deze investeringsaanbieding voor de Merwedelijn om de bouw van het stadsdeel en alle voorzieningen die daarbij horen mogelijk te maken.”

Over de aanbieding vindt nader overleg plaats tussen de regio en de grondeigenaren. De afspraken en randvoorwaarden over de investering worden de komende periode uitgewerkt in een overeenkomst.

Onmisbare lijn
Op de Woontop eind 2024 werden door de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) en Metropool Regio Utrecht (MRU) afspraken gemaakt over de realisatie van maximaal 75.000 woningen in Groot Merwede en Rijnenburg. Deze afspraken zijn van groot belang voor het inlopen van het woningtekort in de komende decennia.

Utrecht bouwt aan de stad van de toekomst in de regio met de hoogste woningnood en een snelgroeiende werkgelegenheid. Midden op de economische as van Nederland, in een regio die tot de meest competitieve van Europa behoort. Het is zeer aantrekkelijk als vestigingslocatie voor (internationale) bedrijvigheid en kennisinstellingen. Voor de regio en

voor Nederland is het van groot belang dat deze economische motor soepel blijft draaien. Woningbouw op deze schaal is alleen mogelijk met een schaalsprong in het openbaar vervoer.

Private partijen zetten stap naar voren
Private partijen staan voor het ontwikkelen van een leefbare, duurzame en betaalbare wijk. De grondeigenaren en de gemeente Utrecht en regio zien de noodzaak van een hoogwaardige OV-verbinding, zonder deze investering kan het stadsdeel simpelweg niet ontwikkeld worden. Tegelijk willen private en publieke partijen het prijsopdrijvend effect van grondspeculatie zoveel mogelijk tegengaan, zodat voldoende middelen voor handen zijn om een kwalitatief goed stadsdeel aan te leggen.

Wethouder Eelco Eerenberg, gemeente Utrecht: “Deze investering toont lef en doorzettingsvermogen. Alleen zo kunnen we deze grootschalige ontwikkeling mogelijk maken. En dat met blijvend oog voor kwaliteit, betaalbare woningen, voorzieningen, een van de grootste parken van het land en duurzame mobiliteit. Met deze niet eerder in Nederland vertoonde samenwerking laten we als regio en private partijen zien: wij zijn er klaar voor.”

Gedeputeerde André van Schie, provincie Utrecht: “Voor de bereikbaarheid van de toekomstige bewoners en werknemers in Groot Merwede en Rijnenburg, maar ook voor bestaande inwoners en forensen van Utrecht en Nieuwegein, is de Merwedelijn essentieel gezien de grote verkeersdruk die nu al bestaat op de A12 en A2. De snelwegen zijn vol en kunnen vrijwel geen extra auto’s aan.”

Het consortium van grondeigenaren in Rijnenburg wordt gevormd door: AM, Amvest, Ballast Nedam Development, BPD | Bouwfonds Gebiedsontwikkeling, Latei, Woonin, Portaal, Synchroon, Hoorne Vastgoed en Timpaan.

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2025, NUMMER 67

Datum	13 juni 2025
Van	College B&W
Behandeld door	Leon de Graaf
E-mailadres	leon.de.graaf@utrecht.nl
Kenmerk	30276781
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2025 nummer 67 van Gertjan te Hoonte (VVD) en Marijn de Pagter (VVD) van 15 april 2025 over “Onderbouwing Merwedelijn en reactie op Rijnenburglijn”. De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vooraf
In de Raadsbrief Reactie op ‘VVD Alternatief voor de Merwedelijn’ geven we aan waarom onze inzet is gericht op de Merwedelijn. In deze brief benoemen we ook dat jarenlange intensieve samenwerking en consistente keuze van uw raad (Ruimtelijke Strategie Utrecht (inclusief Aanvullende afspraken RSU 2040 (oplegger RSU 2040), Mobiliteitsplan 2040, Raadsbesluit Eerste stappen schaalsprong OV) hebben geleid tot waar we nu staan: eensgezindheid over de opgaven en het benoemen van de Merwedelijn als meest kansrijke oplossing.

Om tot deze oplossing te komen doorlopen wij met onze Rijk- en regiopartners het MIRT-proces. De MIRT Verkenning OV & Wonen regio Utrecht (hierna MIRT Verkenning) kenmerkt zich – net zoals veel MIRT-processen- door grote complexiteit en vele onzekerheden, waaronder een continu veranderende omgeving. In de MIRT Verkenning wordt daarom van grof naar fijn gewerkt, zodat we met onze partners stapsgewijs dichter bij het voorkeursbesluit komen. Op het moment dat er overeenstemming is over de voorkeursvariant en het bijbehorende budget kan het voorkeursbesluit worden genomen en ter instemming aan uw raad voorgelegd worden.

De samenwerkende partijen binnen de MIRT Verkenning zijn voornemens een belangrijke stap te zetten richting een voorkeursalternatief op het Bestuurlijk Overleg MIRT 2025. Na dit bestuurlijk overleg is meer duidelijk over het vervolg. Voordat een definitief voorkeursbesluit genomen kan worden, vindt nog formele inspraak plaats en dienen de gemeenteraden van Utrecht en Nieuwegein en de Staten van de Provincie Utrecht in te stemmen. Uiteindelijk stelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat, als bevoegd gezag, het definitieve voorkeursbesluit vast. Meer informatie over de MIRT Verkenning en het MIRT-proces vindt u in het tussenbericht en op de website van de Rijksoverheid.

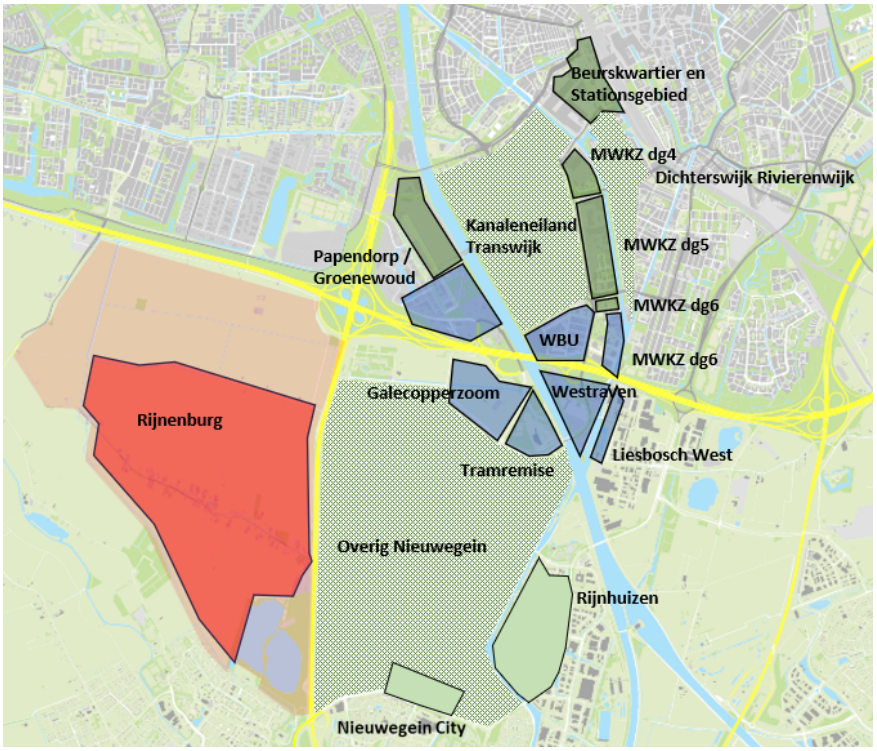
Na het voorkeursbesluit volgt de MIRT-Planuitwerking, waarbinnen het voorkeursbesluit verder wordt uitgewerkt tot een projectbesluit. Veel van de gestelde schriftelijke vragen richten zich op zaken die pas in de planuitwerking aan de orde komen, bijvoorbeeld als het gaat om exacte (reizigers- of woningbouw-) aantallen per halte. Op deze vragen hebben we dan ook nog geen definitief antwoord, maar wel een antwoord dat past bij de fase waarin de MIRT Verkenning zich bevindt.

Afgelopen najaar boden we als regio de Propositie Groot Merwede en Rijnenburg aan het Rijk aan en sloten we het Akkoord van Rijnenburg. Duidelijk is dat de Merwedelijn de woningbouw in Groot Merwede en – op termijn – Rijnenburg mogelijk maakt en een waardevolle toevoeging is aan de bestaande stad en regio. Ook duidelijk is dat de Merwedelijn niet binnen het huidige budget te realiseren is. Daarom zijn wij en onze partners op zoek naar extra budget. In de Voorjaarnota 2025 is omschreven hoe wij invulling aan deze oproep geven.

Tenslotte: In de schriftelijke vragen wordt verwezen naar een Rijnenburglijn conform het VVD-alternatief. Wij hanteren dezelfde naam voor de door te trekken Merwedelijn naar Rijnenburg. In de beantwoording van deze schriftelijke vragen gebruiken we daarom de benaming 'VVD-alternatief'.

Vraag 1
Kunt u in een overzichtskaart aangeven wat u in dit kader beschouwt als het gebied Groot Merwede / Rijnenburg? Welk deel daarvan rekent u onder de invloedssfeer van de beoogde Merwedelijn?
***Antwoord* 1**
In onderstaande overzichtskaart is het gebied Groot Merwede – Rijnenburg aangegeven, met bijbehorende onderliggende woningbouwlocaties, zoals we daar met het Rijk afspraken over maken. De groene gebieden zijn woningbouwlocaties in Groot Merwede die nu en de komende jaren worden gebouwd (tot 2030) en waarover bij het BO MIRT 2022 afspraken gemaakt zijn. De blauwe gebieden zijn woningbouwlocaties in Groot Merwede die momenteel in onderzoek zijn en die binnen de scope van de MIRT Verkenning OV&Wonen vallen (vanaf 2030). Het rode gebied is Rijnenburg.

Met uitzondering van Papendorp, Groenewoud en Rijnhuizen vallen al deze gebieden onder de invloedssfeer van de beoogde Merwedelijn.



Vraag 2
Kunt u aangeven waar deze woningen specifiek gerealiseerd worden? We ontvangen graag een lijst zo veel mogelijk uitgesplitst naar gemeente, wijk, (sub)wijk en (toekomstig) project.

***Antwoord* 2**
Alleen voor de groene gebieden zijn concrete afspraken gemaakt bij het BO MIRT 2022. Voor de plannen na 2030 gaat het om de woningbouwpotentie (laadvermogen), gebaseerd op onderzoeken die we met onze U Ned partners hebben uitgevoerd.

Zie in onderstaande tabel een overzicht van woningbouwplannen tot 2030 per woningbouwlocatie. De locaties komen overeen met de overzichtskaart bij Antwoord 1. De werkelijke aantallen kunnen in beperkte mate afwijken van de hier genoemde aantallen, doordat woningbouwprojecten wijzigen, aangescherpt worden, net andere gebiedsdefinities hanteren of een deel van de woningen al gerealiseerd is.

Groot Merwede tot 2030 – ca. 25.500 woningen

Beurskwartier en Stationsgebied	4.500
Kanaleneiland / Transwijk / Dichterswijk / Rivierenwijk	3.550
Papendorp / Groenewoud	3.500
Merwedekanaalzone 4	950
Merwedekanaalzone 5	6.000
Merwedekanaalzone 6	215
Nieuwegein City	2.300
Nieuwegein Rijnhuizen	2.000
Overig Nieuwegein	2.500
Totaal	**25.500**

In onderstaande tabellen de woningbouwpotentie voor gebiedsontwikkeling na 2030. De bandbreedte geeft aan dat het een ruimtelijke verkenning van het laadvermogen betreft. De aantallen op deelgebiedniveau zijn gebruikt als input voor de onderzoeken van de MIRT Verkenning, maar hebben geen formele status.

Groot Merwede na 2030 – ca. 15.200 – 26.800 woningen

Deelgebied 6	1.500 – 2.000
Woonboulevard	2.220 – 3.700
Papendorp (verdichting)	1.500 – 2.900
Westraven	3.300 – 8.800
Galecop	3.800 - 5.800
Liesbosch West	750 – 1.000
Tramremise	2.100 – 2.600
Totaal	**15.200 – 26.800**

Rijnenburg – ca. 22.000 – 25.000 woningen

Rijnenburg	22.000 – 25.000

Vraag 3
Kunt u aangeven welk aandeel van de 62.500-75.500 woningen in de gemeente Utrecht is voorzien en hoe die aantallen zich verhouden tot de aantallen per gebied/project in de Ruimtelijke Strategie Utrecht?

***Antwoord* 3**
Van de 25.500 woningen in Groot Merwede tot 2030 is 73% (18.715 woningen) in de gemeente Utrecht voorzien. Van de 15.200 – 26.800 woningen in Groot Merwede na 2030 is 56% – 65% (8.520 – 17.400 woningen) in de gemeente Utrecht voorzien. Van de 22.000 – 25.000 woningen in Rijnenburg is 100% in de gemeente Utrecht voorzien.

De aantallen zijn in lijn met de Ruimtelijke Strategie Utrecht. De aantallen zijn niet 1-op-1 hetzelfde, omdat er voor lange termijn ambities meestal een bandbreedte wordt gehanteerd, die in de verschillende planstadia wordt aangescherpt. Ook bij de ontwikkelingen die al in uitvoering zijn ontstaan verschillen, zie toelichting bij antwoord 2.

Vraag 4
Kunt u voor elk opgenomen gebied/project aangeven van welke verwachte/geplande toekomstige halte van de Merwedelijn u verwacht dat de betrokken bewoners gebruik gaan maken?

***Antwoord* 4**
De haltes zijn nog niet gepland. Uit de MIRT Verkenning leren we dat er tussen halte Utrecht CS en halte Westraven 2 of 3 haltes gewenst zijn. In Nieuwegein wordt een halte Galecop onderzocht
De bewoners zullen gebruik maken van de dichtstbijzijnde halte die op hun route ligt. Zodra er overeenstemming over het voorkeursalternatief is, zal deze informatie beschikbaar zijn.

Vraag 5
Met een hoeveel lagere parkeernorm houdt u rekening in de modellen voor de Merwedelijn t.o.v. normaal de geldende parkeernorm? En hoeveel hoger zou de norm volgens u bij een Rijnenburglijn zijn?

***Antwoord* 5**
Een lage parkeernorm is geen doel op zich. Met lage parkeernormen als onderdeel van onze mobiliteitsaanpak zorgen we ervoor dat er minder autobewegingen worden gegenereerd, waardoor de snelwegen blijven functioneren en dat de impact op de leefomgeving minder groot is. Daarmee maken we een gezonde groei van de stad mogelijk en kunnen we woningbouw in Groot Merwede en Rijnenburg realiseren.

Met een goede OV-kwaliteit is een reductie tot 30% van de parkeernorm mogelijk. Onze inschatting is dat het VVD-alternatief een reductie tot maximaal 10% mogelijk maakt, omdat de rijtijd ten opzichte van de Merwedelijn langer is en de betrouwbaarheid lager.

Vraag 6
Klopt het dat ook woningen die niet nabij de Merwedelijn gepland zijn, zijn opgenomen in het totale aantal woningen? Kunt u bijvoorbeeld toelichten of en in hoeverre Groenewoud in deze woningaantallen zitten en hoe de toekomstige bewoners van Groenewoud gebruik gaan maken van de Merwedelijn?

***Antwoord* 6**
Ja, zie het antwoord op vraag 1 en vraag 2.

Vraag 7
Hoe verklaart u het verschil met het aantal woningen dat u in de brief van 28 januari 2025 heeft benoemd?

***Antwoord* 7**
In de propositie zijn ook 4.000 woningen opgenomen die mogelijk zijn in het Utrecht Science Park. Die maken geen onderdeel uit van het grootschalige NOVEX-gebied Groot Merwede en Rijnenburg, maar worden wel mogelijk gemaakt door maatregelen die worden onderzocht in de MIRT Verkenning.

Vraag 8
Welk verschil in aannames bestaat er tussen deze twee voorspellingen?

***Antwoord* 8**
Zie antwoord op vraag 7.

Vraag 9
Kunt u een overzicht geven van de ramingen die de afgelopen 5 jaar zijn gecommuniceerd, waaronder in de aanvraag voor het Groeifonds?

***Antwoord* 9**
Bij deze. De bedragen zijn echter moeilijk met elkaar te vergelijken, want de scope van deze bedragen verschilt, evenals het prijspeil/jaartal.

In de Groeifondsaanvraag (2021) is een bedrag van: € 2,4 miljard gecommuniceerd, waarvan € 870 miljoen voor de Merwedelijn. Deze raming ging uit van een gelijkvloerse Merwedelijn, omdat een grote groep reizigers via de Waterlinielijn en intercity station Lunetten-Koningsweg zou reizen. Bovendien werd toen nog niet gekeken naar het eventueel doortrekken naar Rijnenburg.

Na afronding van de analysefase van de MIRT Verkenning (Zeef 1, 2022) is een bedrag van € 1,3 – € 1,5 miljard voor de Merwedelijn gecommuniceerd. Deze raming ging uit van (deels) ongelijkvloers Merwedelijn tot en met de Galecopperzoom, zonder een Waterlinielijn en Intercity station Lunetten-Koningsweg.

Na afronding van de beoordelingsfase *van de MIRT Verkenning (Zeef 2, 2024) is een bedrag van € 850 miljoen – € 2,7 miljard gecommuniceerd. Dit betreft de bandbreedte van de Merwedelijn tussen basisalternatief D (zonder compacte knoop Utrecht Centraal, ongelijkvloers tracé van Croeselaan tot Anne Frankplein, weinig doelbereik) en basisalternatief A1 (conmpacte knoop Utrecht centraal, geboorde tunnel Galecop tot en met Neude, veel doelbereik)*

In de Propositie Groot Merwede en Rijnenburg (2024) is een bedrag van 1,8 miljard (zonder doortrekken naar Rijnenburg) en 2,4 miljard (inclusief doortrekken naar Rijnenburg) gecommuniceerd.

Vraag 10
Kunt u het getal van “dagelijks 80.000 reizigers” onderbouwen, aangezien in het verkenningenrapport en planMER (p. 103/104) gesproken wordt over 58.000 reizigers per dag (alternatief A), 64.000 per dag (alternatief A1), 49.000 per dag (alternatief B), 25.000 per dag (alternatief C) en 19.000-20.000 per dag (alternatief D en D1)?

***Antwoord* 10**
De 80.000 is een afronding van 83.000: 58.000 (Alternatief A MIRT Verkenning) + 25.000 van/naar Rijnenburg.

Vraag 11
Kunt u van het aantal verwachte reizigers van de Merwedelijn uiteenzetten uit welk van de (nieuwe en bestaande) woongebieden deze naar verwachting komen?

***Antwoord* 11**
Nee, dit kunnen we pas als er een keuze is gemaakt over de aanlanding, het tracé en aantal haltes. Zodra er overeenstemming over het voorkeursalternatief is, zal deze informatie beschikbaar zijn.

Vraag 12
Met welke andere vormen van vervoer zouden deze reizigers anders reizen? Welke modal shift voorziet u?
***Antwoord* 12**
Zonder Merwedelijn is het niet mogelijk de woningen met lagere parkeernorm te bouwen en kunnen we de groei van de stad niet opvangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Mochten de woningen dan toch gebouwd worden, dan verwachten we een beperktere toename van lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit en een grotere toename van autogebruik.

Vraag 13
Is de kritiek van de Adviescommissie uit 2021 volledig ter harte genomen? Zo ja, hoe? Zo nee, welke onderdelen niet en waarom niet?
***Antwoord* 13**
Ja, in de MIRT Verkenning is conform MIRT-spelregels een MKBA opgesteld. Baten van woningbouw zijn daarbij niet toegerekend aan dit project.

Vraag 14
Hoe wordt voorkomen dat de baten van woningbouw bij de baten van OV worden opgeteld, zoals waar SEO destijds op wees?
***Antwoord* 14**
Zie het antwoord op vraag 13.

Vraag 15
Kan het college aangeven of er in het huidige voorstel nog altijd sprake is van ‘optimistische veronderstellingen’ en zo ja, welke dat zijn?
***Antwoord* 15**
Nee, het voorstel is gebaseerd op realistische en onderbouwde uitgangspunten. Ook hier werken we van grof naar fijn, dus toekomstige tegenvallers, alsook meevallers kunnen niet worden uitgesloten.

Vraag 16
Hoe onderbouwt het college dat in het huidige voorstel voor de Merwedelijn sprake is van de meest kostenefficiënte oplossing (meest geëigend, sober en doelmatig)?
***Antwoord* 16**
In de Propositie Groot Merwede en Rijnenburg hebben wij een realistische aanname proberen te doen over het benodigde budget dat past bij de gestelde doelen van de MIRT Verkenning. In de verdiepingsfase is verder gestudeerd op de Merwedelijn met als doel budget en doelbereik met elkaar in balans te brengen. De uitkomsten van de verdiepingsfase bevestigen dat een oplossing waarbij doelbereik en budget met elkaar in balans zijn om en nabij de € 1,8 miljard kost.

Vraag 17
Deelt het college de constatering dat de baten van woningbouw daarmee worden opgeteld bij de baten van OV, en dat dit in strijd is met het advies van SEO uit 2021? Zo ja, waarom wordt het advies van SEO niet gevolgd? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 17**
We hebben het SEO advies opgevolgd en delen deze constatering niet. Voor elk basisalternatief in de MIRT Verkenning is een MKBA opgesteld en ook van het voorkeursalternatief zal voorafgaand aan de

definitieve besluitvorming een MKBA worden opgesteld. Deze MKBA`s voldoen aan de MIRT-spelregels en hierin worden de baten van woningbouw niet toegerekend aan de baten van ov.

Vraag 18
Welke van de 62.500 - 75.500 woningen kunnen ook gerealiseerd worden zonder het aanleggen van de Merwedelijn?
***Antwoord* 18**
De 25.500 woningen waarover afspraken gemaakt zijn bij het BO MIRT 2022 (zie antwoord 1 en 2) en de 1.500-2.900 in Papendorp.

Vraag 19
Welke woningen worden naar uw inzicht extra mogelijk door de Merwedelijn, ten opzichte van beperktere of geen investeringen? Graag een uiteenzetting per variant en per gebied/project.
***Antwoord* 19**
Zie antwoord 1 en 2. De woningen in Stadseiland zuid, Galecop en -op termijn- Rijnenburg. Deze woningen zijn extra mogelijk in alle 4 volledige varianten van de Merwedelijn uit de Verdiepingsfase. De faseringsvariant maakt beperktere woningbouw mogelijk en lost het knelpunt bij Utrecht Centraal niet op. Zie ook het tussenbericht.

Vraag 20
Kunt u bevestigen dat de onderzochte varianten van de Merwedelijn minimaal 2,6 miljard euro kosten? Zo nee, welke bedragen zijn wat u betreft juist?
***Antwoord* 20**
Nee. De minimaal € 2,6 miljard waaraan wordt gerefereerd betreft de kosten van de basisalternatieven. Elk basisalternatief betrof een optelsom van de maatregelen Merwedelijn, Papendorplijn/SUNIJ-lijn en de maatregelen in Utrecht Oost. De kosten van de Merwedelijn varieerde in de basisalternatieven tussen de € 850 miljoen – € 2,7 miljard. Zie ook antwoord 9.

In de verdiepingsfase zijn nieuwe varianten voor de Merwedelijn onderzocht, onder andere omdat de Merwedelijnen uit de basisalternatieven slecht scoorde op maakbaarheid. Deze nieuwe varianten uit de verdiepingsfase kosten €1,6 – 2,1 miljard, zie ook het tussenbericht.

Vraag 21
Kunt u aangeven welk bedrag u nastreeft voor de kosten van de Merwedelijn? In andere woorden: tot welk bedrag aan kostenreductie wilt u komen?
***Antwoord* 21**
Wij zetten in op een substantiële stap (tot en met Galecop) voor € 1,8 miljard. Voor het eindbeeld (inclusief Rijnenburg) gaan wij uit van € 2,4 miljard. Zie Propositie Groot Merwede en Rijnenburg. In de planuitwerkingsfase is het mogelijk om concreter te sturen op kostenreducties.

Vraag 22
Kunt u bevestigen dat in het in het Verkenningenrapport genoemde budget voor de Merwedelijn nog geen verbinding naar Rijnenburg is opgenomen?
***Antwoord* 22**
Ja.

Vraag 23
Wat zijn de geraamde kosten voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg?
***Antwoord* 23**

Die zijn er nog niet. Op basis van de eerste schattingen hebben we nu € 600 miljoen opgenomen in de propositie. Uitgangspunt bij deze schatting is dat er geen verdere maatregelen aan het tracé Utrecht CS - Galecop nodig zijn om voldoende OV-kwaliteit van/naar Rijnenburg te bieden.

Voordat er een eerste raming gemaakt kan worden is meer duidelijkheid nodig over het tracé en de haltes Rijnenburg.

Vraag 24
Op welke wijze wilt u de kosten voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg dekken?
***Antwoord* 24**
Een dergelijke investering kunnen we als gemeente niet zelf betalen. We gaan dan ook uit van regio- en rijksbijdragen. In het Akkoord van Rijnenburg hebben betrokken overheden (Gemeente Utrecht, Gemeente Nieuwegein, Provincie Utrecht, Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden) en de betrokken marktpartijen en grondeigenaren de bereidheid uitgesproken eigen middelen in de ontwikkeling van het gebied te investeren en met elkaar te verkennen onder welke voorwaarden die middelen ter beschikking komen. Daarnaast verkennen we gezamenlijk onorthodoxe vormen van alternatieve bekostiging voor gebiedsontwikkeling en ov-ontsluiting.

Vraag 25
Wat zou het niet-aanleggen van een verbinding naar Rijnenburg betekenen voor het aantal geraamde woningen?
***Antwoord* 25**
Zonder het aanleggen van een verbinding naar Rijnenburg zijn de 22.000-25.000 woningen niet te realiseren. Zie ook Verdiepend Mobiliteitsonderzoek Rijnenburg en het Coalitieakkoord 2022-2026 Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat.

Vraag 26
Bent u het met de VVD eens dat u in de communicatie over de Merwedelijn en de geraamde kosten daarvan eerlijk moet zijn over de kosten van het al dan niet doortrekken van de verbinding naar Rijnenburg? Zo ja, hoe gaat u hier vorm aan geven? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 26**
Ja, bij het communiceren van kosten geven we aan wat er tot de scope behoort, of het een schatting of raming betreft en welke onzekerheden daarbij van toepassing zijn.

Vraag 27
Waarom denkt het college dat het nodig is een nieuwe verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal te realiseren?
***Antwoord* 27**
Deze nieuwe verbinding biedt waarschijnlijk meer potentie voor woningbouw in Westraven en Galecopperzoom. In Westraven ontstaat hiermee namelijk de potentie om de ontwikkelvlakken minder versnipperd te maken en in Galecopperzoom is een centralere ligging van halte en tracé mogelijk. Op dit moment wordt de woningbouwpotentie onderzocht in ondermeer het MIRT Onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg.

Vraag 28
Wat zijn de geraamde kosten en baten (zoals reistijd) van een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal?

***Antwoord* 28**
De nieuwe brug is niet als losse maatregel geraamd en daarom communiceren we niet op dit detailniveau. Een nieuwe brug is een kostenbesparing ten opzichte van Alternatief A, waarin een tunnel onder het Amsterdam-Rijnkanaal zat. Het behouden van de bestaande brug is goedkoper, maar ook dat vergt aanzienlijke investeringen om de aftakking naar halte Galecop mogelijk te maken. Baten van een nieuwe brug zijn meer woningbouw en kortere reistijden naar Galecop, Rijnenburg en Nieuwegein City.

Vraag 29
Op welke manier verschilt de rekenmethode van een bandbreedte met een P85-raming?
***Antwoord* 29**
De rekenmethode met de bandbreedte van 30% is een deterministische kostenraming en de (p50- en) p85-raming is een probabilistische raming. Beide rekenmethodes voldoen aan de voorwaarden van een MIRT Verkenning. In de verdiepingsfase zijn p50 en p85 ramingen gemaakt en is gebleken dat het verschil tussen de p50 en p85 ordegrootte uitkomt op de eerder gehanteerde bandbreedte van 30% uit de deterministische raming.

Vraag 30
Wat maakt de ‘geraamde waarde + bandbreedte’ (p.182) vergelijkbaar met een P85-raming?
***Antwoord* 30**
Een p50-p85 raming komt uit een probabilistische kostenraming, geraamde waarde + bandbreedte uit een deterministische raming. Beide gaan over de bovenkant van de betrouwbaarheidsbandbreedte van 70% omdat de risico`s nader zijn onderzocht en beprijsd. In de verdiepingsfase is het verschil tussen p50 en p85 gemiddeld 27%. Zie ook antwoord 29.

Vraag 31
Kan het college inschatten wat de kosten van de diverse alternatieven voor de Merwedelijn zijn wanneer rekening wordt gehouden met een P85-raming? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 31**
Ja, die zijn ordegrootte gelijk aan de kosten aan de bovenkant van de bandbreedte van 30%.

Vraag 32
Kan het college de genoemde notitie over raming van kosten met de raad delen dan wel ter beschikking stellen via de website van UNed? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 32**
Ja, de notitie maken we niet openbaar in verband met gevoelige informatie voor een eventuele toekomstige aanbesteding. Op verzoek kunnen raadsleden inzage in deze notitie krijgen.

Vraag 33
Op basis van welke inzichten in de creatieve fase worden juist deze varianten onderzocht?
***Antwoord* 33**
Belangrijke leerpunten uit de creatieve fase betreffen de maakbaarheid van de compacte knoop en kostenbesparingen. Zie voor meer informatie het tussenbericht.

Vraag 34
Welke kostenbesparingen kunnen hiermee naar verwachting worden gerealiseerd?
***Antwoord* 34**
Er zijn meerdere kostenbesparingen onderzocht. Elke kostenbesparing kent nadelen, zoals minder woningbouw, minder kwaliteit voor de reiziger of de omgeving, etc.

Er is nog geen keuze gemaakt over het voorkeursalternatief, dus ook nog niet over welke kostenbesparingen naar verwachting kunnen worden gerealiseerd en wat dit betekent voor de overige effecten. Zie ook het tussenbericht.

Vraag 35
Welke aannames heeft u gehanteerd bij het bepalen van de reistijd van Westraven naar Rijnenburg? Denk aan de ligging van de trambaan (bovengronds/ondergronds, al dan niet deels), de tijdsduur van een stop bij een halte, aantal stops, ligging van de haltes, etc.
***Antwoord* 35**
De aannames zijn gebaseerd op de ontwerpen van de basisalternatief A uit de MIRT Verkenning en variant snelle Merwedelijn uit het Verdiepend mobiliteitsonderzoek Rijnenburg. Voor het tracédeel Westraven-Rijnenburg is aangenomen dat de ontwerpsnelheid 70 km/u betreft en er in Nieuwegein alleen bij een toekomstige halte Galecop gestopt wordt.

Vraag 36
Welke gemiddelde snelheid moet de tram op het deel Westraven-Rijnenburg hebben om de genoemde reistijd van 3 minuten te halen? Hoe verhoudt die snelheid zich tot de gemiddelde snelheid van de SUNIJ-lijn?
***Antwoord* 36**
Uitgaande van een tracélengte van 2,8 km is op dit stuk een snelheid benodigd van 2,8 / 3 minuten = 56 km/uur. Dit is veel sneller dan de gemiddelde snelheid van de huidige SUNIJ-lijn (met gelijkvloerse kruisingen, haltes en samenloop met bussen in het stationsgebied).

Vraag 37
Hoeveel reistijd is nog nodig om van A2 tot de haltes in Rijnenburg te komen?
***Antwoord* 37**
Dat weten we nog niet, want we weten nog niet waar de haltes in Rijnenburg komen. Rijnenburg is namelijk geen onderdeel van de scope van de MIRT Verkenning.

Vraag 38
Wat gebeurt er met de berekende reistijd van 3 minuten als u deze aannames wijzigt, bijvoorbeeld als de trambaan tussen Westraven en Rijnenburg bovengronds moet rijden over de bestaande trambrug?
***Antwoord* 38**
Dan verandert de reistijd.

Vraag 39
Wat is de minst optimistische raming voor de reistijd tussen Westraven en Rijnenburg?
***Antwoord* 39**
Die hebben we niet in beeld gebracht.

Vraag 40
Deelt u de mening dat binnen het beschikbare budget geen “grotendeels ondergrondse ligging” mogelijk is? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 40**
Ja.

Vraag 41
Deelt u dat de betrouwbaarheid niet zozeer uit de ongelijkvloerse als uit de vrije ligging

komt? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 41**
Ja.

Vraag 42
Deelt u de mening dat het risico op grootschalige verstoringen kleiner is bij twee verschillende tramlijnen (Rijnenburglijn en SUNIJ-lijn) dan één grote lijn (Merwedelijn)? Hoe heeft u dat meegewogen bij de beoordeling van betrouwbaarheid van de verbinding?
***Antwoord* 42**
Nee, dat ligt genuanceerder. Ook bij 2 lijnen zijn er beperkte bijsturingsmogelijkheden bij verstoringen. Belangrijke factoren zijn bijvoorbeeld of er via verschillende routes van/naar de tramremise gekomen kan worden en in welke mate sprake is van storingsgevoelige elementen, zoals gelijkvloerse kruisingen, medegebruik van de trambaan en wisselcomplexen. Robuustheid is beoordeeld als onderdeel van de technische aspecten in het Verkenningenrapport en PlanMER.

Vraag 43
Kunt u nader toelichten of en op welke wijze u de bestaande tramlijn in Kanaleneiland wilt behouden naast de Merwedelijn?
***Antwoord* 43**
Het spoor van de bestaande tramlijn in Kanaleneiland is altijd noodzakelijk voor de trams naar het Utrecht Science Park. Daarom wordt in het ontwerp van de Merwedelijn altijd een aansluiting op de tramlijn Kanaleneiland gerealiseerd. Onze wens is om ook de SUNIJ-lijn in exploitatie te houden. Daar gaan wij als gemeente niet alleen over. De provincie is daarvoor verantwoordelijk. Bij het besluit over de Merwedelijn moet de provincie een exploitatiegarantie afgeven.

Vraag 44
Kunt u bevestigen dat er woningen zijn geraamd op de locatie van de nieuwe tramremise, die pas in 2018 is geopend? Zo ja:
a. hoeveel woningen zijn er op de locatie van de tramremise geraamd?
b. wat betekent het bouwen van woningen voor de bestaande tramremise?
c. voor hoeveel euro is die tramremise aangelegd tijdens de bouw van de Uithoflijn?
d. voor hoeveel jaar was het gebruik van die tramremise toen voorzien?
***Antwoord* 44**
a. Het deelgebied tramremise omvat een groter oppervlakte dan alleen de tramremise zelf. Er zijn woningen in dit deelgebied geraamd (2.100 – 2.600), maar niet in alle gevallen hoeft de tramremise daarvoor te worden verplaatst of aangepast. Voor ca. 1.300 woningen is dat niet nodig. In het MIRT-onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg wordt onderzocht welke ontwikkeling mogelijk is in combinatie met de tramremise, en welke ontwikkeling mogelijk is bij de verplaatsing van de tramremise.
b. Het bouwen van woningen op de locatie van de tramremise, in de maximale aantallen, houdt in dat de tramremise verplaatst zou moeten worden.
c. De investeringen tramremise (gebouwen en inrichting terrein) besloegen ruim 60 mln. euro.
d. De investering wordt afgeschreven in 30 jaar, het gebruik is voorzien voor langer dan 30 jaar.

Vraag 45
Waar voorziet u de remise(s) voor de Merwedelijn? Op welke wijze is/zijn deze in de kostenramingen opgenomen?
***Antwoord* 45**

We voorzien vooralsnog geen andere locatie voor de tramremise dan de huidige locatie. In de kostenramingen is een post opgenomen voor uitbreiding van de remise ten behoeve van de Merwedelijn binnen de scope van de MIRT Verkenning.

Vraag 46
Deelt u de constatering dat 12 trams op een opgewaardeerde SUNIJ-lijn naar IJsselstein en Nieuwegein tot dezelfde bediening van IJsselstein en Nieuwegein zou leiden? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 46**
Nee, het betreft hier weliswaar eenzelfde frequentie, maar de rijtijd, betrouwbaarheid en reistijd via de Merwedelijn is beduidend beter omdat deze geen infrastructuur deelt of kruist met overig verkeer of OV.

Vraag 47
Deelt u de constatering dat 12 trams per uur op een Rijnenburglijn dezelfde tot dezelfde bediening van Rijnenburg zou leiden? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 47**
Nee, het betreft hier weliswaar eenzelfde frequentie, maar de rijtijd, betrouwbaarheid en reistijd via de Merwedelijn is beduidend beter omdat deze geen infrastructuur deelt of kruist met overig verkeer of OV. Bovendien is er geen ruimte voor een halte van het VVD-alternatief van de Rijnenburglijn op Utrecht CS.

Vraag 48
Deelt u de constatering dat 12 trams per uur op de SUNIJ-lijn tot een betere bediening van Kanaleneiland zou leiden? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 48**
Ja.

Vraag 49
Deelt u de constatering dat Papendorp, Rijnvliet en Groenewoud wel zouden worden bediend door de Rijnenburglijn maar niet door de Merwedelijn? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 49**
Ja, wel door het VVD-alternatief van de Rijnenburglijn.

Vraag 50
Deelt u de constatering dat in ons voorstel voor de Rijnenburglijn de Merwedekanaalzone-zuid tot wel 12x per uur met de SUNIJ-lijn kan worden bediend, en Merwedekanaalzone-noord tot wel 12x per uur met de Rijnenburglijn? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 50**
Nee, het betreft hier weliswaar eenzelfde frequentie, maar de rijtijd, betrouwbaarheid en reistijd via de Merwedelijn is beter. Bovendien is er geen ruimte voor een halte van het VVD-alternatief van de Rijnenburglijn op Utrecht CS.

Vraag 51
Deelt u de constatering dat alleen halte(s) in de Merwedekanaalzone en de halte Westraven mogelijk een ‘betere bediening hebben’ in het voorstel van de Merwedelijn? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 51**

Nee, zie ook de antwoorden bij vragen 46, 47, en 50. Daarnaast is ook de bediening van de halte Galecop, haltes in Rijnenburg en alle andere haltes in Nieuwegein en IJsselstein beter met de Merwedelijn.

Vraag 52
Deelt u de constatering dat in ons voorstel ook bussen op de Europalaan kunnen blijven rijden en daarmee voor aanvullende bediening van reizigers in de Merwedekanaalzone kunnen zorgen?
***Antwoord* 52**
Nee, deze bussen verergeren de overbelasting van de Van Zijstweg en de kruising Croeselaan.

Vraag 53
Op basis waarvan denkt u dat de tram 24 keer per uur moet rijden om de capaciteit aan te kunnen? Welke onderbouwing is er voor deze hoeveelheid trams per uur, namelijk elke 2,5 minuut een tram die 500 reizigers kan vervoeren?
***Antwoord* 53**
Een frequentie van 12-16x per uur biedt voldoende capaciteit voor circa 15.200 extra woningen in Groot Merwede (dit is de onderkant van de bandbreedte van de woningbouwaantallen in Groot Merwede, zie ook antwoord bij vraag 2). Voor Rijnenburg is een extra frequentie van minimaal 6x per uur benodigd (zie het Verdiepend Mobiliteitsonderzoek Rijnenburg). In de MIRT Verkenning is daarom een frequentie van 24x per uur als ontwerpuitgangspunt opgenomen.

Vraag 54
Welke modelmatige voorspellingen over de reizigersstromen zijn er als de Merwedelijn niet 24x maar 16x per uur of 12x per uur zou rijden?
***Antwoord* 54**
Zie antwoord 53.

Vraag 55
Kunt u aangeven hoe relevant een wachttijd onder 5 minuten nog voor gebruikers is? Welk onderzoek heeft u daarnaar gedaan?
***Antwoord* 55**
Wachttijd en de wachttijdbeleving zijn voor de reiziger heel relevant. Het verschil tussen 2,5, 3 of 5 minuten wachttijd kan voor een individu uitmaken om bijvoorbeeld een aansluiting te halen. Qua vervoerwaarde is een frequentieverschil tussen 12,16 en 24x per uur niet onderscheidend. De reden om vaker dan 12x per uur te rijden is dan ook vooral vanuit capaciteitsoogpunt. We maken gebruik van onderzoek van het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid: De Keuze van de reiziger.

Vraag 56
Hoeveel perrons zijn er nodig om 24 trams per uur te laten stoppen en wisselen van rijrichting op een nieuw kopstation onder Utrecht Centraal? Is hiermee rekening gehouden in de bouwkostenramingen van het kopstation onder Utrecht Centraal?
***Antwoord* 56**
Hiervoor zijn twee perrons plus een tailtrack met twee sporen nodig, of vier sporen. Hiermee is rekening gehouden in de bouwkostenramingen.

Vraag 57
Kan het college aangeven welke lijnen in Europa vergelijkbaar zijn qua frequentie? Hoe verhoudt het aantal beoogde trams op de Merwedelijn van 24 per uur zich bijvoorbeeld tot het aantal metro's per uur op de Noord-Zuidlijn in Amsterdam?

***Antwoord* 57**
In feite spreken we over drie tramlijnen in de toekomst (vanuit IJsselstein-Zuid, Nieuwegein-Zuid, en Rijnenburg) waarvan alleen op het samenloopdeel in Utrecht maximaal 24 trams per uur zullen rijden. Er zijn tal van voorbeelden wereldwijd waar meerdere tramlijnen eenzelfde spoor delen en dus met hoge frequenties rijden. In Nederland is de tramtunnel in Den Haag een goed voorbeeld: De lijnen 2, 3, 4, en 6 delen daar een spoor, met een maximale frequentie van 30 trams per uur per richting in de piekuren. De Noord-Zuidlijn rijdt 8-12x per uur, maar per voertuig kunnen meer reizigers vervoerd worden.

Vraag 58
Kunt u bevestigen dat u een reistijd van 10 minuten tussen CS en Westraven wilt realiseren? Zo ja, welke andere concrete doelstellingen ten aanzien van de reistijden zijn er? Zo nee, wat zijn de reistijddoelstellingen en waarom heeft u dan 10 minuten in de afbeelding opgenomen?
***Antwoord* 58**
We willen een zo kort mogelijke reistijd (inclusief zo kort mogelijke looptijd op Utrecht centraal) realiseren. Dit is op dit moment echter geen concrete doelstelling. We hebben deze ambitie in onze reactie op het VVD-alternatief opgenomen om te laten zien dat een snelle verbinding inclusief compacte overstap randvoorwaardelijk is voor de woningbouw en om overbelasting van Utrecht centraal te voorkomen.

Vraag 59
Kunt u bevestigen dat een reistijd van 10 minuten hetzelfde is als de reistijd van een tram over de huidige SUNIJ-lijn, die volgens de huidige dienstregeling in 10 minuten van Jaarbeursplein naar P+R Westraven reist? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 59**
Nee, met de huidige SUNIJ-lijn is het circa 3 minuten lopen vanuit Utrecht CS naar de tramhalte en dan 10 minuten rijtijd, dus een reistijd van 13 minuten. Bovendien laat onderzoek zien dat deze overstaptijd door reizigers veel slechter wordt gewaardeerd, waardoor gevoelsmatig een slechtere OV-kwaliteit wordt ervaren.

Vraag 60
Deelt u het inzicht dat door het samenvoegen van haltes een tijdwinst van minimaal 1,5 minuut mogelijk is op de SUNIJ-lijn tussen Utrecht CS en Westraven? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 60**
Ja.

Vraag 61
Bent u het met de VVD eens dat er een aanvullende tijdwinst mogelijk is op de SUNIJ-lijn door kruisingen op te heffen of ongelijkvloers te maken? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 61**
Ja.

Vraag 62
Deelt u met de VVD dat de SUNIJ-lijn geschikt kan worden gemaakt om een reistijd van 8 minuten te realiseren tussen Utrecht CS en Westraven? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 62**

Nee, de aanlanding bij Utrecht CS blijft slecht. Daarnaast betekent dit een verslechtering van de trambereikbaarheid van Kanaleneiland.

Vraag 63
Bent u met ons van mening dat deze halte ook in een variant met het versterken van de SUNIJ-lijn mogelijk blijft en niet strikt gekoppeld is de Merwedelijn? Zo nee waarom niet?
***Antwoord* 63**
Deels. Ja, het is mogelijk, maar niet met de kwaliteit van de Merwedelijn.

Vraag 64
Deelt u onze mening dat verbetering van de SUNIJ-lijn ook kan leiden tot het verbeteren van de bereikbaarheid van Nieuwegein? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 64**
Ja, alleen in beperktere mate, omdat de aanlanding bij Utrecht CS hiermee niet beter wordt. De verbetering van de SUNIJ-lijn zorgt niet voor een substantiële verbetering van de OV-kwaliteit naar Nieuwegein (Galecop en verder) en maakt daardoor veel minder woningbouw in Nieuwegein en Rijnenburg mogelijk. Ook kunnen minder bussen aangetakt worden, waardoor de Van Zijstweg overbelast blijft.

Het college van Burgemeester en Wethouders van gemeente Nieuwegein geeft aan dat het optimaliseren van de bestaande SUNIJ-lijn onvoldoende kwaliteit biedt door de lange reistijd en lage frequenties om voor Nieuwegeiners een aantrekkelijk alternatief te vormen en om de woningbouwambities in de Galecopperzoom waar te maken. Alleen een snelle Merwedelijn maakt dit mogelijk.

Vraag 65
Bent u het met de VVD eens dat de Merwedelijn Utrecht CS vooral ontlast door het verminderen van bussen en door een extra voetgangerstunnel? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 65**
Ja.

Vraag 66
Bent u het met de VVD eens dat het ook in ons voorstel mogelijk is een extra voetgangerstunnel onder CS aan te leggen? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 66**
Nee, dit is niet onderzocht en dus weten we ook niet of dit maakbaar is.

Vraag 67
Bent u het met de VVD eens dat het voorstel voor de Rijnenburglijn het ook mogelijk maakt om het aantal bussen naar Utrecht CS te beperken, bijvoorbeeld door Papendorp, Rijnvliet en Groenewoud niet per bus maar per tram bereikbaar te maken?
***Antwoord* 67**
Nee, de bussen rijden verder door en waaieren uit naar allerlei bestemmingen, waaronder Vleuten, Montfoort, Vianen, en ook verder naar onder meer Gorinchem en Breda. Deze bussen zouden dan in Papendorp aantakken. Uit de onderzoeken van de MIRT Verkenning hebben we geleerd dat we een aanzienlijk deel van deze reizigers zouden verliezen bij een extra overstap in Papendorp.

Vraag 68
Kunt u toelichten hoe u de kritiek in de brief van 28 januari over de ruimte bij het busstation aan de Jaarbeurszijde rijmt met de aankondiging dat u voor de Merwedelijn onder andere

een eindhalte in het busstation aan de Jaarbeurszijde gaat onderzoeken?
***Antwoord* 68**
Een tramhalte op maaiveld is technisch mogelijk, maar gaat ten koste van de huidige busperrons. In de verdiepingsfase is onderzocht of deze busperrons verplaatst kunnen worden naar bijvoorbeeld een nieuw busplatform op hoogte. Dit blijkt niet kansrijk. Zie het tussenbericht.

Vraag 69
Waardoor denkt u inmiddels wel dat er mogelijk ruimte is in het busstation?
***Antwoord* 69**
Zie antwoord 68.

Vraag 70
Deelt u de mening dat dit een andere lijnvoering is dan variant A uit het mobiliteitsonderzoek Rijnenburg? Zo ja, welke voordelen ziet u in deze lijnvoering? Zo, nee waarom niet?
***Antwoord* 70**
Ja, we zien de voordelen dat er een compactere aanlanding mogelijk is, maar ook nadelen, zoals samenloop met bussen (en dus een lagere snelheid en betrouwbaarheid) en overbelasting rondom Utrecht CS. Ook de variant via de Balijebrug – Dichtersbaan kent deze nadelen.

Vraag 71
Wat verandert er in de veronderstelde reistijden indien u rekening houdt met een verbinding zoals in ons voorstel aangegeven?
***Antwoord* 71**
We hebben in de reflectie op het VVD-voorstel aangenomen dat de reistijd vergelijkbaar is met alternatief A uit het mobiliteitsonderzoek. Het tracé is weliswaar korter, maar naar onze inschatting langzamer en onbetrouwbaarder dan de SUNIJ-lijn. De aanlanding is dan weer compacter. Onder de streep zijn de reistijden daarmee ongeveer gelijk.

Vraag 72
Welke aannames heeft u gehanteerd bij het bepalen van de reistijd naar Rijnenburg van 20 minuten?
***Antwoord* 72**
De samenloop van bussen en trams kan alleen bij lage snelheden (zoals de huidige tram/busbaan bij Utrecht CS en op het Utrecht Science Park) en dit heeft een nadelig effect op de rijtijden en betrouwbaarheid.

Vraag 73
Bent u het met ons eens dat een tram over de bestaande busbaan naar Papendorp en Rijnvliet minstens even snel moet kunnen zijn als de bestaande bussen, zoals lijn 102 en lijn 107?
***Antwoord* 73**
Nee, zie hierboven.

Vraag 74
Bent u het met ons eens dat de reistijd tussen Rijnvliet en Rijnenburg zeker minder dan 5 minuten is? En dat een tram op de door ons voorgestelde route voor de Rijnenburglijn in minder dan 15 minuten in Rijnenburg moet kunnen zijn? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 74**

Nee, het deel in Rijnvliet is misschien mogelijk met een volledig vrije baan, maar het deel in Papendorp en naar Utrecht CS niet.

Vraag 75
Bent u het met ons eens dat de SUNIJ-lijn gefaseerd kan worden geoptimaliseerd door kruisingen op te heffen of ongelijkvloers te maken, en de optimalisatie dus niet in één keer hoeft te worden gefinancierd? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 75**
Ja.

Vraag 76
Waarop baseert u de stelling dat het deel Rijnenburglijn tussen 5 Meiplein en CS niet in ons alternatief is gebudgetteerd?
***Antwoord* 76**
Omdat de kosteninschatting in het VVD-alternatief is gebaseerd op een U Ned onderzoek waarin alleen is gekeken naar de kosten tussen 5 Mei Plein en Prins Clausbrug naar Mobiliteitshub XL. Die variant ging immers uit van het bestaande SUNIJ-tracé tussen Utrecht CS en 5 Mei Plein.

Vraag 77
Met welk tijdspad houdt u rekening voor het aanleggen van een geboorde Merwedelijn? In hoeverre heeft u daarbij rekening gehouden met de wet- en regelgeving voor het boren van een tunnel?
***Antwoord* 77**
We houden rekening met een realisatietermijn van circa 10 jaar, vanaf het moment dat de planuitwerkingsfase is afgerond. Hierbij is rekening gehouden met de wet- en regelgeving voor het boren van een tunnel.

Vraag 78
Met welk tijdspad houdt u rekening voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg?
***Antwoord* 78**
Daar hebben we nog geen zicht op. De eerste mijlpaal is een Merwedelijn binnen de scope van de MIRT Verkenning. Pas als er zekerheid is over de Merwedelijn kunnen we verder. De ambitie blijft om in 2035 te starten met de bouw, onder voorwaarde dat er zekerheid is dat de Merwedelijn wordt doorgetrokken.

Vraag 79
Bent u het met de VVD eens dat het aanleggen van een geboorde Merwedelijn complexer is dan het aanleggen van een Rijnenburglijn over grotendeels bestaande infrastructuur? Zo ja, waarom denkt u dan toch dat de Rijnenburglijn voor 2 jaar vertraging zorgt? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 79**
Ja, de aanleg van een geboorde Merwedelijn is weliswaar complexer, maar in het VVD-voorstel wordt ook een nieuwe tramlijn aangelegd. Omdat er in dat geval een nieuwe MIRT Verkenning nodig is, leidt dit scenario tot 2 jaar vertraging.

Vraag 80
Wilt u deze vragen s.v.p. afzonderlijk (een voor een) beantwoorden?
***Antwoord* 80**
Bij dezen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen over onderbouwing Merwedelijn en reactie op Rijnenburglijn

14 april 2025

Op 28 januari 2025 heeft het college een reactie gestuurd op het alternatief van de VVD voor de Merwedelijn: de Rijnenburglijn. We danken het college voor de reactie en de uitgesproken waardering voor ons alternatief. Naar aanleiding van de reactie (en de brief van 2 april 2025) hebben wij nog wel vragen over de onderbouwing van de Merwedelijn in de meest recente UNed-rapportages en over de reactie op het VVD-plan voor een Rijnenburglijn.

Aantal woningen Merwedelijn

U geeft aan dat de Merwedelijn “62.500 tot 75.500 woningen in Groot Merwede en Rijnenburg mogelijk [maakt], die - omdat er een goed alternatief voor de auto is – met een lagere parkeernorm kunnen worden gebouwd”.

1. Kunt u in een overzichtskaart aangeven wat u in dit kader beschouwt als het gebied Groot Merwede / Rijnenburg? Welk deel daarvan rekent u onder de invloedssfeer van de beoogde Merwedelijn?

2. Kunt u aangeven waar deze woningen specifiek gerealiseerd worden? We ontvangen graag een lijst zo veel mogelijk uitgesplitst naar gemeente, wijk, (sub)wijk en (toekomstig) project.

3. Kunt u aangeven welk aandeel van de 62.500-75.500 woningen in de gemeente Utrecht is voorzien en hoe die aantallen zich verhouden tot de aantallen per gebied/project in de Ruimtelijke Strategie Utrecht?

4. Kunt u voor elk opgenomen gebied/project aangeven van welke verwachte/geplande toekomstige halte van de Merwedelijn u verwacht dat de betrokken bewoners gebruik gaan maken?

5. Met een hoeveel lagere parkeernorm houdt u rekening in de modellen voor de Merwedelijn t.o.v. normaal de geldende parkeernorm? En hoeveel hoger zou de norm volgens u bij een Rijnenburglijn zijn?

6. Klopt het dat ook woningen die niet nabij de Merwedelijn gepland zijn, zijn opgenomen in het totale aantal woningen? Kunt u bijvoorbeeld toelichten of en in hoeverre Groenewoud in deze woningaantallen zitten en hoe de toekomstige bewoners van Groenewoud gebruik gaan maken van de Merwedelijn?

In de “Propositie Groot Merwede en Rijnenburg” die u bij de BO MIRT 2024 heeft aangeboden werd nog gesproken over 67.500 tot 79.500 woningen.

7. Hoe verklaart u het verschil met het aantal woningen dat u in de brief van 28 januari 2025 heeft benoemd?

8. Welk verschil in aannames bestaat er tussen deze twee voorspellingen?

9. Kunt u een overzicht geven van de ramingen die de afgelopen 5 jaar zijn gecommuniceerd, waaronder in de aanvraag voor het Groeifonds?

Aantal reizigers Merwedelijn

U geeft in de brief aan dat de Merwedelijn op termijn “80.000 reizigers een snelle en frequente verbinding [biedt]”.

10. Kunt u het getal van “dagelijks 80.000 reizigers” onderbouwen, aangezien in het verkenningenrapport en planMER (p. 103/104) gesproken wordt over 58.000 reizigers per dag (alternatief A), 64.000 per dag (alternatief A1), 49.000 per dag (alternatief B), 25.000 per dag (alternatief C) en 19.000-20.000 per dag (alternatief D en D1)?

11. Kunt u van het aantal verwachte reizigers van de Merwedelijn uiteenzetten uit welk van de (nieuwe en bestaande) woongebieden deze naar verwachting komen?

12. Met welke andere vormen van vervoer zouden deze reizigers anders reizen? Welke modal shift voorziet u?

Leereffect aanvraag Groeifonds

Ongeveer 4 jaar geleden deed de gemeente Utrecht een aanvraag voor een bijdrage uit het Nationaal Groeifonds voor de Merwedelijn. De Adviescommissie Nationaal Groeifonds en daarbij betrokken partijen als CPB en SEO hadden onder andere de volgende kritische opmerkingen bij de afwijzing van de aanvraag:

· SEO: “Het voorstel lijkt ten onrechte rendabel door de baten van woningbouw bij de baten van OV op te tellen, en door diverse optimistische veronderstellingen. (...) OV-investeringen moeten op hun eigen merites worden onderzocht. Dat kan door de effecten, kosten en baten van de OV-investeringen te onderzoeken tegen twee achtergronden (‘nulalternatieven’): resp. zonder woningbouw op stedelijke locaties en met woningbouw op stedelijke locaties.”

· “Naar oordeel van SEO kunnen de woningen en arbeidsplaatsen ook binnenstedelijk gebouwd worden met veel beperktere investeringen in het OV”

· “De commissie constateert, gesteund door de analyses van het CPB en SEO, dat de MKBA van de propositie op verschillende aspecten tekort schiet.”

· “De propositie schiet tekort op aantoonbaarheid van efficiëntie (meest geëigende oplossing, sober en doelmatige vormgeving).”

De VVD heeft hierover de volgende vragen.

13. Is de kritiek van de Adviescommissie uit 2021 volledig ter harte genomen? Zo ja, hoe? Zo nee, welke onderdelen niet en waarom niet?

14. Hoe wordt voorkomen dat de baten van woningbouw bij de baten van OV worden opgeteld, zoals waar SEO destijds op wees?

15. Kan het college aangeven of er in het huidige voorstel nog altijd sprake is van ‘optimistische veronderstellingen’ en zo ja, welke dat zijn?

16. Hoe onderbouwt het college dat in het huidige voorstel voor de Merwedelijn sprake is van de meest kostenefficiënte oplossing (meest geëigend, sober en doelmatig)?

In het voorstel van de Merwedelijn wordt het aantal woningen dat daardoor mogelijk zou worden gemaakt steevast benadrukt. Bij het aantal woningen van 62.500 - 75.500 woningen zijn echter ook woningen inbegrepen die kunnen worden gerealiseerd met (veel) beperktere investeringen in het OV.

17. Deelt het college de constatering dat de baten van woningbouw daarmee worden opgeteld bij de baten van OV, en dat dit in strijd is met het advies van SEO uit 2021? Zo ja, waarom wordt het advies van SEO niet gevolgd? Zo nee, waarom niet?

18. Welke van de 62.500 - 75.500 woningen kunnen ook gerealiseerd worden zonder het aanleggen van de Merwedelijn?

19. Welke woningen worden naar uw inzicht extra mogelijk door de Merwedelijn, ten opzichte van beperktere of geen investeringen? Graag een uiteenzetting per variant en per gebied/project.

Kosten van de Merwedelijn

De bedragen die genoemd worden voor de kosten van de Merwedelijn lopen zeer uiteen. Het college heeft in de brief van 12 november 2024 over BO MIRT alleen het geraamde budget van 1,2 miljard benoemd en dat er een wens is om dit budget verder uit te breiden. In het Algemeen Dagblad van 29 januari 2025 werd beschreven dat de Merwedelijn 850 miljoen tot 2,7 miljard zou kosten. In het verkenningenrapport en planMER (p. 178-185) zijn de kosten van alle onderzochte alternatieven echter minimaal 2,6 miljard euro en maximaal 3,6 miljard euro. Daarbij zijn de kosten voor een verbinding naar Rijnenburg nog niet inbegrepen.

20. Kunt u bevestigen dat de onderzochte varianten van de Merwedelijn minimaal 2,6 miljard euro kosten? Zo nee, welke bedragen zijn wat u betreft juist?

21. Kunt u aangeven welk bedrag u nastreeft voor de kosten van de Merwedelijn? In andere woorden: tot welk bedrag aan kostenreductie wilt u komen?

22. Kunt u bevestigen dat in het in het Verkenningenrapport genoemde budget voor de Merwedelijn nog geen verbinding naar Rijnenburg is opgenomen?

23. Wat zijn de geraamde kosten voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg?

24. Op welke wijze wilt u de kosten voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg dekken?

25. Wat zou het niet-aanleggen van een verbinding naar Rijnenburg betekenen voor het aantal geraamde woningen?

26. Bent u het met de VVD eens dat u in de communicatie over de Merwedelijn en de geraamde kosten daarvan eerlijk moet zijn over de kosten van het al dan niet doortrekken van de verbinding naar Rijnenburg? Zo ja, hoe gaat u hier vorm aan geven? Zo nee, waarom niet?

27. Waarom denkt het college dat het nodig is een nieuwe verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal te realiseren?

28. Wat zijn de geraamde kosten en baten (zoals reistijd) van een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal?

Bij de projectramingen voor de Uithoflijn werd gewerkt met een zogeheten P50-raming, waarbij de kans dat het project duurder uitvalt 50% is. (zie Rekenkamerrapport “Samen Sturen”, p. 50) Een P85-raming is bij dergelijke grote projecten betrouwbaarder. De kans is dan slechts 15% dat het project alsnog duurder uitvalt. In de kostenparagraaf van het verkenningenrapport en planMER (p. 178-185) wordt gerekend met een bandbreedte van 30%. In het verkennigenrapport en planMER wordt voor meer toelichting verwezen naar een notitie “raming van kosten voor de afweging van alternatieven”. Die notitie is echter niet vindbaar.

29. Op welke manier verschilt de rekenmethode van een bandbreedte met een P85-raming?

30. Wat maakt de ‘geraamde waarde + bandbreedte’ (p.182) vergelijkbaar met een P85-raming?

31. Kan het college inschatten wat de kosten van de diverse alternatieven voor de Merwedelijn zijn wanneer rekening wordt gehouden met een P85-raming? Zo nee, waarom niet?

32. Kan het college de genoemde notitie over raming van kosten met de raad delen dan wel ter beschikking stellen via de website van UNed? Zo nee, waarom niet?

In de brief van 2 april 2025 geeft het college aan dat er in de volgende fase vier varianten voor de Merwedelijn tussen Westraven en Utrecht Centraal worden uitgewerkt in de onderzoeksfase. Daarnaast worden drie locaties van de haltes op Utrecht Centraal Station onderzocht.

33. Op basis van welke inzichten in de creatieve fase worden juist deze varianten onderzocht?

34. Welke kostenbesparingen kunnen hiermee naar verwachting worden gerealiseerd?

Reistijd tussen Westraven en Rijnenburg

Uit de brief van 28 januari blijkt dat u in het voorstel voor de Merwedelijn uitgaat van een reistijd van 3 minuten van Westraven naar Rijnenburg. U stelt daarmee dat Rijnenburg via de Merwedelijn in totaal in 13 minuten bereikt zou kunnen worden. In een rechte lijn is Westraven tot de A2 bij Rijnenburg ongeveer 3 km. U neemt volgens de UNED-stukken in dit deel tevens minimaal 1 tramhalte op.

35. Welke aannames heeft u gehanteerd bij het bepalen van de reistijd van Westraven naar Rijnenburg? Denk aan de ligging van de trambaan (bovengronds/ondergronds, al dan niet

deels), de tijdsduur van een stop bij een halte, aantal stops, ligging van de haltes, etc.

36. Welke gemiddelde snelheid moet de tram op het deel Westraven-Rijnenburg hebben om de genoemde reistijd van 3 minuten te halen? Hoe verhoudt die snelheid zich tot de gemiddelde snelheid van de SUNIJ-lijn?

37. Hoeveel reistijd is nog nodig om van A2 tot de haltes in Rijnenburg te komen?

38. Wat gebeurt er met de berekende reistijd van 3 minuten als u deze aannames wijzigt, bijvoorbeeld als de trambaan tussen Westraven en Rijnenburg bovengronds moet rijden over de bestaande trambrug?

39. Wat is de minst optimistische raming voor de reistijd tussen Westraven en Rijnenburg?

Ligging en betrouwbaarheid Merwedelijn

“De grotendeels ondergrondse ligging van de Merwedelijn zorgt ervoor dat we de openbare ruimte verkeersluw kunnen inrichten. Daarnaast zorgt de ongelijkvloerse ligging ervoor dat het openbaar vervoer betrouwbaar en sneller kan rijden.”

40. Deelt u de mening dat binnen het beschikbare budget geen “grotendeels ondergrondse ligging” mogelijk is? Zo nee, waarom niet?

41. Deelt u dat de betrouwbaarheid niet zozeer uit de ongelijkvloerse als uit de vrije ligging komt? Zo nee, waarom niet?

42. Deelt u de mening dat het risico op grootschalige verstoringen kleiner is bij twee verschillende tramlijnen (Rijnenburglijn en SUNIJ-lijn) dan één grote lijn (Merwedelijn)? Hoe

heeft u dat meegewogen bij de beoordeling van betrouwbaarheid van de verbinding?

SUNIJ-lijn en bestaande tramremise

U schrijft in de brief: “De Merwedelijn is daarmee – naast de bestaande tram in Kanaleneiland – de ov-ruggengraat van Utrecht Zuidwest.” Deze zin suggereert dat in het voorstel van de Merwedelijn ook behoud van de SUNIJ-lijn zit, terwijl in de onderliggende stukken de SUNIJ-lijn alleen als remiselijn is opgenomen. In andere woorden: de lijn wordt alleen gebruikt door de trams van de Uithoflijn die van en naar de remise in Nieuwegein reizen.

43. Kunt u nader toelichten of en op welke wijze u de bestaande tramlijn in Kanaleneiland wilt behouden naast de Merwedelijn?

In de stukken van UNed wordt ook rekening gehouden met woningbouw op de locatie van de tramremise in Nieuwegein.

44. Kunt u bevestigen dat er woningen zijn geraamd op de locatie van de nieuwe tramremise, die pas in 2018 is geopend? Zo ja:

a. hoeveel woningen zijn er op de locatie van de tramremise geraamd?

b. wat betekent het bouwen van woningen voor de bestaande tramremise?

c. voor hoeveel euro is die tramremise aangelegd tijdens de bouw van de Uithoflijn?

d. voor hoeveel jaar was het gebruik van die tramremise toen voorzien?

45. Waar voorziet u de remise(s) voor de Merwedelijn? Op welke wijze is/zijn deze in de kostenramingen opgenomen?

Vergelijking frequentie Merwedelijn en Rijnenburglijn

U stelt dat “Ook grote delen van de bestaande stad (Utrecht Zuidwest, Nieuwegein en IJsselstein) profiteren van de hogere OV-kwaliteit, doordat er sneller en vaker gereisd kan worden” en illustreert dat met een afbeelding met 24 trams op de Merwedelijn tot Nieuwegein en 12 naar Nieuwegein-Centrum en 6x per uur naar IJsselstein en Nieuwegein Zuid. In het voorstel van de VVD stellen wij voor de trams gelijkelijk te verdelen over een Rijnenburglijn en een opgewaardeerde SUNIJ-lijn. Er kunnen dan zo nodig:

· 12x per uur trams naar Westraven en Nieuwegein rijden, waarvan 6x naar IJsselstein en 6x naar Nieuwegein-Zuid;

· 12 x per uur trams naar Rijnenburg rijden.

Voor Nieuwegein, IJsselstein en Rijnenburg zou er dus – voor zover nodig – evenveel capaciteit kunnen zijn met ons voorstel. We vragen ons daarom af hoe het college tot de conclusie komt dat er “sneller en vaker” gereisd kan worden met een Merwedelijn.

46. Deelt u de constatering dat 12 trams op een opgewaardeerde SUNIJ-lijn naar IJsselstein en Nieuwegein tot dezelfde bediening van IJsselstein en Nieuwegein zou leiden? Zo nee, waarom niet?

47. Deelt u de constatering dat 12 trams per uur op een Rijnenburglijn dezelfde tot dezelfde bediening van Rijnenburg zou leiden? Zo nee, waarom niet?

48. Deelt u de constatering dat 12 trams per uur op de SUNIJ-lijn tot een betere bediening van Kanaleneiland zou leiden? Zo nee, waarom niet?

49. Deelt u de constatering dat Papendorp, Rijnvliet en Groenewoud wel zouden worden bediend door de Rijnenburglijn maar niet door de Merwedelijn? Zo nee, waarom niet?

50. Deelt u de constatering dat in ons voorstel voor de Rijnenburglijn de Merwedekanaalzone-zuid tot wel 12x per uur met de SUNIJ-lijn kan worden bediend, en Merwedekanaalzone-noord tot wel 12x per uur met de Rijnenburglijn? Zo nee, waarom niet?

51. Deelt u de constatering dat alleen halte(s) in de Merwedekanaalzone en de halte Westraven mogelijk een ‘betere bediening hebben’ in het voorstel van de Merwedelijn? Zo nee, waarom niet?

52. Deelt u de constatering dat in ons voorstel ook bussen op de Europalaan kunnen blijven rijden en daarmee voor aanvullende bediening van reizigers in de Merwedekanaalzone kunnen zorgen?

Het college geeft aan dat de Merwedelijn 24 keer per uur moet kunnen rijden.

53. Op basis waarvan denkt u dat de tram 24 keer per uur moet rijden om de capaciteit aan te kunnen? Welke onderbouwing is er voor deze hoeveelheid trams per uur, namelijk elke 2,5 minuut een tram die 500 reizigers kan vervoeren?

54. Welke modelmatige voorspellingen over de reizigersstromen zijn er als de Merwedelijn niet 24x maar 16x per uur of 12x per uur zou rijden?

55. Kunt u aangeven hoe relevant een wachttijd onder 5 minuten nog voor gebruikers is? Welk onderzoek heeft u daarnaar gedaan?

56. Hoeveel perrons zijn er nodig om 24 trams per uur te laten stoppen en wisselen van rijrichting op een nieuw kopstation onder Utrecht Centraal? Is hiermee rekening gehouden in de bouwkostenramingen van het kopstation onder Utrecht Centraal?

57. Kan het college aangeven welke lijnen in Europa vergelijkbaar zijn qua frequentie? Hoe verhoudt het aantal beoogde trams op de Merwedelijn van 24 per uur zich bijvoorbeeld tot het aantal metro’s per uur op de Noord-Zuidlijn in Amsterdam?

Reistijd tussen Utrecht CS en Westraven

In de eerder genoemde afbeelding suggereert u dat uw doelstelling is om een reistijd van 10 minuten te realiseren van CS naar Westraven.

58. Kunt u bevestigen dat u een reistijd van 10 minuten tussen CS en Westraven wilt realiseren? Zo ja, welke andere concrete doelstellingen ten aanzien van de reistijden zijn er? Zo nee, wat zijn de reistijddoelstellingen en waarom heeft u dan 10 minuten in de afbeelding opgenomen?

59. Kunt u bevestigen dat een reistijd van 10 minuten hetzelfde is als de reistijd van een tram over de huidige SUNIJ-lijn, die volgens de huidige dienstregeling in 10 minuten van Jaarbeursplein naar P+R Westraven reist?1 Zo nee, waarom niet?

In ons alternatief voor de Rijnenburglijn wordt de SUNIJ-lijn verbeterd. Hierbij gaan wij onder andere uit van het samenvoegen van de haltes Graadt van Roggeweg en 24 Oktoberplein-Zuid tot één nieuwe halte en het samenvoegen van de halte Vasco da Gamalaan en Kanaleneiland-Zuid tot één

halte Merwedekanaalzone/Europaplein. Hiermee verdwijnen 2 haltes en neemt de afstand tussen de haltes toe, zodat de reistijd wordt verkort.

Het schrappen van twee haltes levert op basis van openbare bronnen minimaal 1,5 minuut (reis)tijdwinst op, waarmee de huidige reistijd in de dienstregeling van 10 minuten van Jaarbeursplein/CS naar Westraven ons inziens kan dalen naar 8-9 minuten. Dat is nog zonder de door ons voorgestelde opheffing van kruisingen of het ongelijkvloers maken van kruisingen. Wij kijken daarbij met name naar Europaplein (i.c.m. een nieuwe halte), de A12-passage, en de aansluiting van de woonboulevard.

60. Deelt u het inzicht dat door het samenvoegen van haltes een tijdwinst van minimaal 1,5 minuut mogelijk is op de SUNIJ-lijn tussen Utrecht CS en Westraven? Zo nee, waarom niet?

61. Bent u het met de VVD eens dat er een aanvullende tijdwinst mogelijk is op de SUNIJ-lijn door kruisingen op te heffen of ongelijkvloers te maken? Zo nee, waarom niet?

62. Deelt u met de VVD dat de SUNIJ-lijn geschikt kan worden gemaakt om een reistijd van 8 minuten te realiseren tussen Utrecht CS en Westraven? Zo nee, waarom niet?

Verbeteren SUNIJ-lijn buiten Utrechtse gemeentegrenzen

U geeft aan dat ons alternatief geen significante verbetering zou bieden voor de OV-bereikbaarheid van Nieuwegein. In onze beschrijving van de Rijnenburglijn en Merwedelijn hebben wij ons beperkt tot de scope van de Utrechtse gemeenteraad en daarom verbeteringen in Nieuwegein buiten beschouwing gelaten. Wij herkennen in de UNED-stukken de wens om een halte te realiseren in Galecopperzoom. In sommige UNED-varianten is dat een extra eindpunt, in andere varianten wordt de lijn omgelegd van de zuidkant van het NIBC naar de Galecopperzoom.

63. Bent u met ons van mening dat deze halte ook in een variant met het versterken van de SUNIJ-lijn mogelijk blijft en niet strikt gekoppeld is de Merwedelijn? Zo nee waarom niet?

Het verlagen van de reistijd met minimaal 1,5 minuut op Utrechts grondgebied in combinatie met deze investering in Galecopperzoom is in onze ogen ook een verbetering van de bereikbaarheid van Nieuwegein. Aanvullend hierop wordt in ons voorstel ook de koppeling op CS naar de Uithoflijn behouden.

64. Deelt u onze mening dat verbetering van de SUNIJ-lijn ook kan leiden tot het verbeteren van de bereikbaarheid van Nieuwegein? Zo nee, waarom niet?

1 Voorbeeld van een donderdagochtend: vertrek tram 20 op halte Jaarbeursplein om 08:15, aankomst P&R Westraven om 8:25 uur.

Lijnvoering Rijnenburglijn naar CS

“De hoge kwaliteit van de Merwedelijn maakt het mogelijk de groei van het aantal bussen naar Utrecht CS te beperken en daarmee de overbelasting rondom Utrecht CS, waaronder de Van Zijstweg, te voorkomen.”

U stelt dat ons voorstel Utrecht CS niet ontlast en zelfs de knelpunten verergert.

65. Bent u het met de VVD eens dat de Merwedelijn Utrecht CS vooral ontlast door het verminderen van bussen en door een extra voetgangerstunnel? Zo nee, waarom niet?

66. Bent u het met de VVD eens dat het ook in ons voorstel mogelijk is een extra voetgangerstunnel onder CS aan te leggen? Zo nee, waarom niet?

67. Bent u het met de VVD eens dat het voorstel voor de Rijnenburglijn het ook mogelijk maakt om het aantal bussen naar Utrecht CS te beperken, bijvoorbeeld door Papendorp, Rijnvliet en Groenewoud niet per bus maar per tram bereikbaar te maken?

U stelt in de brief van 28 januari 2025 ook dat er geen ruimte zou kunnen worden gemaakt op het busperron D aan de Jaarbeurszijde. In uw brief van 2 april 2025 geeft u echter aan dat u gaat onderzoeken of er een eindhalte in het busstation aan de Jaarbeurszijde voor de Merwedelijn mogelijk is.

68. Kunt u toelichten hoe u de kritiek in de brief van 28 januari over de ruimte bij het busstation aan de Jaarbeurszijde rijmt met de aankondiging dat u voor de Merwedelijn onder andere een eindhalte in het busstation aan de Jaarbeurszijde gaat onderzoeken?

69. Waardoor denkt u inmiddels wel dat er mogelijk ruimte is in het busstation?

U vergelijkt ons voorstel voor een Merwedelijn met variant A uit het verdiepend mobiliteitsonderzoek Rijnenburg. Voor het deel ten Westen van het Amsterdam-Rijnkanaal gaat deze vergelijking op. Echter ten Oosten daarvan slaat Variant A af naar de SUNIJ-Lijn, waarbij de pas enkele jaren geleden geopende tunnel in de Beneluxlaan zou moeten worden gesloopt. In onze variant gaat de Rijnenburglijn juist via deze tunnel onder de bestaande SUNIJ-lijn door en hoeft de tunnel dus niet gesloopt te worden. De door ons voorgestelde varianten (een variant via Van Zijstweg, een variant via Balijebrug en Dichtersbaan) gaan bovendien via een kortere route naar CS, gaan wél langs de Merwedekanaalzone en komen ook dichtbij CS aan. Bovendien kunnen de Rijnenburglijn en de SUNIJ-lijn evenals de Uithoflijn op maaiveld gekoppeld worden in het stationsgebied, waardoor meer keuzes in lijnvoeringen en bestemmingen ontstaan.

70. Deelt u de mening dat dit een andere lijnvoering is dan variant A uit het

mobiliteitsonderzoek Rijnenburg? Zo ja, welke voordelen ziet u in deze lijnvoering? Zo, nee waarom niet?

71. Wat verandert er in de veronderstelde reistijden indien u rekening houdt met een verbinding zoals in ons voorstel aangegeven?

U stelt dat de reistijd naar Rijnenburg in onze variant 20 minuten is. De VVD vindt dat moeilijk voor te stellen, aangezien de regionale bussen 102 en 107 op dit moment een reistijd van slechts 10 minuten hebben tussen Utrecht Centraal en Rijnvliet. Vanaf Rijnvliet zou een lijn zeker in minder dan 5 minuten naar Rijnenburg moeten kunnen reizen.

72. Welke aannames heeft u gehanteerd bij het bepalen van de reistijd naar Rijnenburg van 20 minuten?

73. Bent u het met ons eens dat een tram over de bestaande busbaan naar Papendorp en Rijnvliet minstens even snel moet kunnen zijn als de bestaande bussen, zoals lijn 102 en lijn 107?

74. Bent u het met ons eens dat de reistijd tussen Rijnvliet en Rijnenburg zeker minder dan 5 minuten is? En dat een tram op de door ons voorgestelde route voor de Rijnenburglijn in minder dan 15 minuten in Rijnenburg moet kunnen zijn? Zo nee, waarom niet?

Investeringen Rijnenburglijn en SUNIJ-lijn

U stelt dat naast de 500-700 miljoen voor de Rijnenburglijn ook investeringen nodig zijn in de SUNIJ-lijn die niet meegenomen zijn in ons voorstel. Het klopt dat er extra investeringen nodig zijn. Zoals ook in onze financiële toelichting staat, gaan wij ervanuit dat Rijnenburglijn 500-700 miljoen kost en er daarnáást investeringen nodig zijn in de SUNIJ-lijn. Aangezien er een budget 1,2 miljard beschikbaar is gesteld voor het verbeteren van het OV in Utrecht door Rijk en Regio, is hiervoor wat ons betreft zeker 500 miljoen voor beschikbaar. Verschil met de Merwedelijn is dat de SUNIJ-lijn er al ligt: de investering in de SUNIJ-lijn kan dus gefaseerd worden en alle aanpassingen hoeven niet in één keer.

75. Bent u het met ons eens dat de SUNIJ-lijn gefaseerd kan worden geoptimaliseerd door kruisingen op te heffen of ongelijkvloers te maken, en de optimalisatie dus niet in één keer hoeft te worden gefinancierd? Zo nee, waarom niet?

U geeft aan dat het deel Rijnenburglijn tussen 5 Meiplein en CS niet is gebudgetteerd in ons alternatief. In de financiële toelichting van de Rijnenburglijn is hier echter wel een budget voor opgenomen.

76. Waarop baseert u de stelling dat het deel Rijnenburglijn tussen 5 Meiplein en CS niet in ons alternatief is gebudgetteerd?

U stelt dat het indienen van het alternatief tot 2 jaar vertraging zou leiden. Daarmee wordt, schrijft u, “een tijdige realisatie van een goede OV-verbinding naar Rijnenburg alleen maar moeilijker”. Een wel erg bijzondere stelling, aangezien de doorkoppeling naar Rijnenburg nog niet is meegenomen in de huidige MIRT-verkenning en het bijbehorende budget.

Daarnaast moet eventuele vertraging gemeten worden op het moment van realisatie. De Merwedelijn is vanwege het boren van een tunnel een vele malen complexer project dan de door ons voorgestelde Rijnenburglijn.

77. Met welk tijdspad houdt u rekening voor het aanleggen van een geboorde Merwedelijn? In hoeverre heeft u daarbij rekening gehouden met de wet- en regelgeving voor het boren van een tunnel?

78. Met welk tijdspad houdt u rekening voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg?

79. Bent u het met de VVD eens dat het aanleggen van een geboorde Merwedelijn complexer is dan het aanleggen van een Rijnenburglijn over grotendeels bestaande infrastructuur? Zo ja, waarom denkt u dan toch dat de Rijnenburglijn voor 2 jaar vertraging zorgt? Zo nee, waarom niet?

80. Wilt u deze vragen s.v.p. afzonderlijk (een voor een) beantwoorden?

Gesteld door:

· Marijn de Pagter en Gertjan te Hoonte, VVD

De Rijnenburglijn: alternatief voor de Merwedelijn



Het alternatieve plan:

Inleiding

De komende tientallen jaren groeit Utrecht door. Veel nieuwe woningen (20-25.000) komen in de polder Rijnenburg te staan. Voor het bereikbaar maken van Rijnenburg zijn investeringen in het openbaar vervoer nodig. Daarnaast komen er nieuwe woningen in de Merwedekanaalzone en in de A12-zone tussen Utrecht en Nieuwegein. De afgelopen jaren is er gewerkt aan plannen voor een “Merwedelijn”. Dat is een grotendeels ondergrondse lijn van Utrecht Centraal naar Westraven. Bij Westraven sluit de Merwedelijn aan op de bestaande tramlijn naar Nieuwegein en IJsselstein.

Er is niet genoeg geld voor de Merwedelijn. De Utrechtse VVD is daar niet over verbaasd. De VVD is al jaren kritisch op de droombeelden van het stadsbestuur over een ondergrondse Merwedelijn. Die Merwedelijn komt eigenlijk neer op het vervangen van de bestaande tramlijn richting Nieuwegein en is veel te duur (ruim 2 miljard euro).

De VVD is ervan overtuigd dat het bereikbaar maken van Utrechtse nieuwbouwwijken ook kan met veel minder grote investeringen. Dat laten we met dit realistische alternatief zien.

Uitgangspunten

Bij het uitwerken van dit alternatief heeft de VVD een aantal uitgangspunten gehanteerd. Het belangrijkste uitgangspunt is dat het alternatief de tienduizenden nieuwe woningen in Rijnenburg goed bereikbaar moet maken met het openbaar vervoer. Een tweede belangrijk uitgangspunt is dat dit alternatief zo veel mogelijk gebruik moet maken van bestaande infrastructuur.

Die twee voornaamste uitgangspunten hebben geleid tot de Rijnenburglijn. Daarnaast stellen we voor om stapsgewijs te werken aan het versnellen en verbeteren van de bestaande tramlijn tussen Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein (SUNIJ-lijn). Op die manier kunnen ook reizigers uit Nieuwegein, IJsselstein en het toekomstige zuidelijke deel van de Merwedekanaalzone sneller bij Utrecht CS zijn.

Het tracé

Gezien vanaf Rijnenburg volgt de Rijnenburglijn het volgende tracé:

- Via het bestaande snelwegviaduct gaat de Rijnenburglijn onder de A12 naar Oudenrijn / Strijkviertel
- De Rijnenburglijn gaat vervolgens via de bestaande busbaan Rijnvliet naar Papendorp.
- In Papendorp volgt de Rijnenburglijn de bestaande busbaan en komt zo ook langs de plek waar in de toekomst de Mobiliteitshub XL komt.
- De Rijnenburglijn gaat over de Prins Clausbrug naar Kanaleneiland en volgt de (vertrambare) busbaan richting Utrecht Centraal.

Voor het deel naar Utrecht Centraal zijn er twee opties:

1. Een tracé langs de Van Zijstweg.
2. Een tracé langs de Balijelaan en Dichtersbaan.

Beide opties zijn mogelijk. Er is in het verleden ruimte gelaten voor een trambaan richting de Balijelaan bij de kruising Europalaan – Koningin Wilhelminalaan (het voormalige Anne Frankplein). Een voordeel van het tracé langs de Balijelaan is dat de busbaan op de Van Zijstweg wordt ontlast. De route via de Van Zijstweg is iets korter.

De aansluiting bij Utrecht CS is bij de bushalte aan de Jaarbeurszijde. Een van de bushaltes daar is in het verleden al geschikt gemaakt voor trams. Het is eenvoudig mogelijk om de tramlijn daarna aan te sluiten op de bestaande tramlijnen. Zo kan ook gebruik gemaakt worden van de bestaande tramremise en kunnen een deel van de trams uit Rijnenburg mogelijk ook naar Utrecht Science Park rijden.

Mogelijke haltes

De haltes zijn:

- Rijnenburg (enkele haltes afhankelijk van de ontwikkeling)
- Strijkviertel/Oudenrijn
- Rijnvliet
- Papendorp Mobiliteitshub XL en Centrum
- Kanaleneiland Centrum (overstap mogelijk naar SUNIJ-lijn)
- Afhankelijk van tracé naar CS: omgeving Kruising Europalaan – Koningin Wilhelminalaan (Merwedekanaalzone deelgebied 4/5)

Voordelen Rijnenburglijn

Rijnenburglijn voegt een tramlijn toe

De Rijnenburglijn voegt een tramlijn toe aan het Utrechtse netwerk. Dit in tegenstelling tot de Merwedelijn, die vooral een bestaande lijn vervangt.

Sober en doelmatig

Deze lijn kost relatief minder geld, omdat zo veel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande infrastructuur. Op de meeste plekken is zelfs al ruimte gereserveerd voor een tram. Realistisch is dit de enige lijn die in 2035 ook operationeel kan zijn.

Verbinding belangrijke woon, werk en mobiliteitslocaties

De Rijnenburglijn verbindt Rijnenburg (20- tot 25.000 nieuwe woningen) met Papendorp/Groenewoud (3.500 nieuwe woningen), Kanaleneiland-Centrum (300+ nieuwe woningen), Merwedekanaalzone Deelgebied 4 (1350 woningen in aanbouw) en Deelgebied 5 (tot 6000 nieuwe woningen). Ook de werklocaties Strijkviertel, Oudenrijn, Papendorp, Jaarbeurs en Stationsgebied liggen aan de lijn. Dat maakt dat mensen ook met de tram naar hun werk kunnen, in plaats van alleen van hun woning naar CS.
De lijn gaat bovendien langs de beoogde Mobiliteitshub XL, waarmee ook deze P+R de meest hoogwaardige OV ontsluiting krijgt. Een Rijnenburglijn over de Van Zijstweg naar CS biedt ook de mogelijkheid van een halte bij de parkeervoorzieningen en toekomstige woningbouw van de Jaarbeurs.

Rijnenburglijn brengt de tram ook naar Leidsche Rijn

Sommige delen van Leidsche Rijn zijn niet goed bereikbaar met het OV. De Rijnenburglijn brengt de tram naar Leidsche Rijn en sluit Papendorp, Groenewoud en Rijnvliet erop aan. In latere fasen zou de tram vanaf Rijnvliet doorgetrokken kunnen worden naar De Meern en verder.

Makkelijker inpasbaar bij twee lichtere lijnen

De Merwedelijn is één grote lijn waar heel veel trams doorheen zouden moeten. Met de Rijnenburglijn worden de reizigers en trams juist verdeeld over twee lijnen: de Rijnenburglijn en de SUNIJ-lijn. Door de trams te verdelen over twee lijnen neemt de druk die de trams veroorzaken op het overige verkeer af.

Geen ondergrondse delen nodig

Voor de Rijnenburglijn zijn geen ondergrondse delen nodig. Er hoeft dus geen tunnel te worden geboord. Dat maakt de lijn vele malen goedkoper dan de Merwedelijn.

De Rijnenburglijn in dit alternatief is een bovengrondse variant van de Papendorplijn. Deze sobere, bovengrondse variant is nog niet door de gemeente onderzocht. In alle onderzoeken van de gemeente naar de Papendorplijn zitten ondergrondse delen onder bijvoorbeeld knooppunt Oudenrijn of van Papendorp naar CS. Dit maakt de gemeente onderzochte lijn onnodig duur.

Verbeteringen SUNIJ-lijn ook nodig om ambities te halen

Een voorkeur voor de Rijnenburglijn betekent voor de Utrechtse VVD ook dat de SUNIJ-lijn verbeterd wordt. Maar in de basis blijft hij liggen. Diverse maatregelen moeten zorgen dat de lijn wordt versnelt. Op langere termijn wordt een volledig vrije ligging nagestreefd. Vanaf CS naar Nieuwegein stellen we de volgende concrete maatregelen voor.

HOV-afstanden tussen haltes

De haltes in het Utrechtse deel van de lijn zijn niet goed verdeeld. We stellen voor om afstanden tussen haltes te hanteren die passen bij hoogwaardig openbaar vervoer. Wij stellen voor:

- De halte Jaarbeursplein en Kanaleneiland-Centrum (met loopoverstap naar Rijnenburglijn) te behouden.
- De haltes Graadt van Roggeweg en 24 Oktoberplein samen te voegen tot een nieuwe halte Welgelegen/Sowetobrug.
- De haltes Kanaleneiland-Zuid en Woonboulevard samen te voegen tot halte Europaplein. Deze halte bedient Kanaleneiland-Zuid en deelgebieden 5 en 6 van de Merwedekanaalzone.
- De halte Westraven wordt zo aangepast dat deze ook vanuit de Merwedekanaalzone deelgebied 6 en de Woonboulevard beter toegankelijk wordt.

Het schrappen van haltes op Kanaleneiland-Zuid is in de Omgevingsvisie Kanaleneiland / Transwijk al voorzien. Met dit voorstel zorgen we ervoor dat Kanaleneiland de verbinding met Nieuwegein houdt (in tegenstelling tot de Merwedelijn).

Blijvend verbeteren

Naast verplaatsen van haltes kan het opheffen van ongelijkvloerse kruisingen met andere vervoersmiddelen de lijnen ook versnellen. Voor alle kruisingen willen we onderzocht hebben of ze ongelijkvloers kunnen of door andere verkeerscirculatie kunnen verdwijnen. Het hoeft niet allemaal tegelijk. We werken toe naar blijven(d) verbeteren: als er middelen uit gebiedsontwikkeling vrij komen, kijken we waar we een kruising kunnen opheffen. Opheffen van kruisingen hoeft niet alleen in Utrecht maar kan ook in IJsselstein en Nieuwegein.

Ontsluiting Merwedekanaalzone

De Merwedelijn is op tafel gekomen om de Merwedekanaalzone te ontsluiten. In de meest recente voorstellen krijgt de lijn 2 haltes in deze zone: één tussen deelgebied 5/6 (Europaplein) en één tussen deelgebied 4/5 (het voormalige Anne Frankplein). In ons alternatieve voorstel worden deze haltes respectievelijk bediend door de Rijnenburglijn en de SUNIJ-lijn. Beide haltes kunnen dus gewoon gerealiseerd worden. Er kan echter niet tussen die twee haltes gereisd worden met één tram. Een groot voordeel van de combinatie van de SUNIJ-lijn en Rijnenburglijn is dat de parkeerplaatsen op afstand (Mobiliteitshub XL) en de banen in Papendorp beter bereikbaar worden.

Doorlooptijd en fasering

Voor Rijnenburg is het van belang dat de tramlijn op tijd gereed is. Een tunnel bouwen en in gebruik nemen duurt lang en kan alleen in zijn geheel. De Rijnenburglijn kan sneller en op punten gefaseerd aangelegd worden. De verbetering van de SUNIJ-lijn kan apart gefaseerd worden. Inwoners van Rijnenburg kunnen daarmee eerder gebruik maken van goed OV.

Financiën

Wij schatten dat de Rijnenburglijn 500-700 miljoen euro zal kosten voor de gehele lijn van Utrecht CS via Papendorp naar Rijnenburg. Dat is veel goedkoper dan de meer dan 2 miljard Euro die nodig is voor de Merwedelijn.

Voor deze schatting gaan we uit van input uit diverse onderzoeken naar de Papendorplijn. In een rapportage van U Ned staat dat de Papendorplijn "via 5 Meiplein en Prins Clausbrug naar HUB-XL op Papendorp" geschat wordt op 204 miljoen. In de aanvullende mobiliteitsstudie Rijnenburg wordt het tracédeel van Papendorp naar Rijnenburg geschat op 182 miljoen. In Rijnenburg gaan we uit van een bovengrondse ligging met, waar mogelijk, ongelijkvloerse kruisingen.

Voor de passage van eventueel roeiwater en/of waterberging in Papendorp-Noord is een kunstwerk nodig.

Ter referentie: De Uithoflijn kostte uiteindelijk circa 425 mln euro prijspeil 2019. Met het huidige prijsniveau is dat circa 540 miljoen. De Rijnenburglijn is iets langer maar naar verwachting iets minder complex qua inpassing.

Voor het versnellen van de SUNIJ-lijn zijn ook investeringen nodig. Die zijn afhankelijk van het tempo van de versnellingen, zoals het samenvoegen van haltes en het opheffen van kruisingen. Die investeringen kunnen stapsgewijs worden gepland en hoeven niet allemaal tegelijkertijd.

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	L. de Graaf	**Datum**	28 januari 2025
Doorkiesnummer	14030	**Kenmerk**	30112801
E-mail	Leon.de.graaf@utrecht.nl	**Onderwerp**	Reactie op 'VVD Alternatief voor de Merwedelijn'
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Mobiliteit, Ruimtelijke Ordening

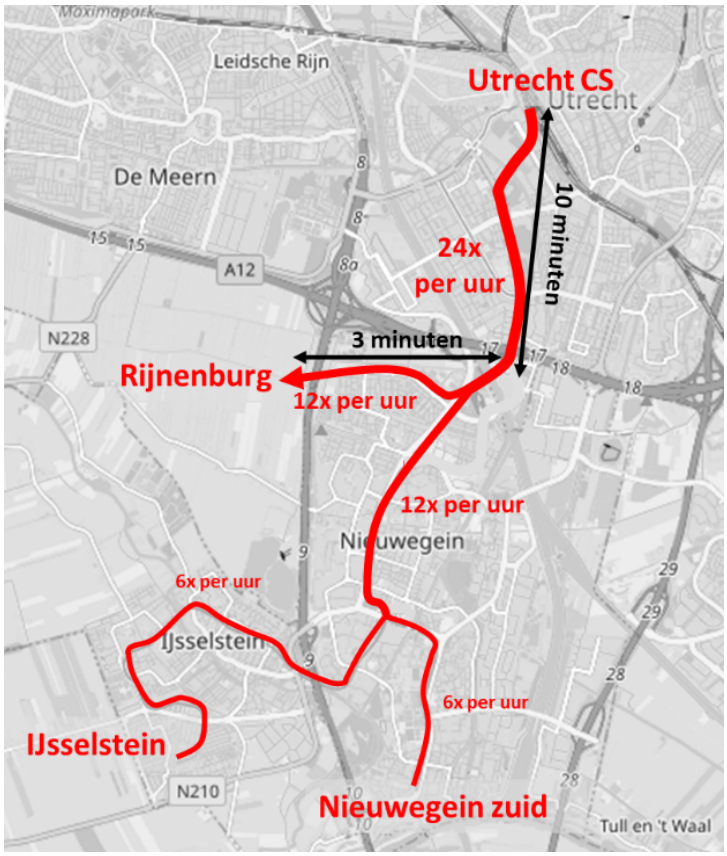
Geachte leden van de raad,

Op dit moment onderzoeken we hoe we invulling kunnen geven aan het Raadsbesluit Eerste stappen schaalsprong OV in de verdiepende fase van de MIRT Verkenning OV&Wonen. Over de stand van zaken bent u op 11 november 2024 geïnformeerd met de Raadsbrief Uitkomsten BO Leefomgeving en BO MIRT 2024.Tijdens de excursie van 17 oktober 2024 is aangegeven dat ideeën en suggesties voor deze verdiepende fase welkom zijn. Op 21 november 2024 hebben we de ideeën en suggesties van de VVD-fractie, genaamd 'het VVD Alternatief Rijnenburglijn' (hierna 'het alternatief') ontvangen. Met deze brief geven we onze reactie op dit alternatief, waarmee we invulling geven aan de toezegging in de commissie ROG van 19 december 2024.

Allereerst willen we onze waardering uitspreken voor het meedenken vanuit uw raad over de ontwikkeling van onze stad en in het bijzonder de daarvoor noodzakelijke schaalsprong van het openbaar vervoer. In de afgelopen maand is het alternatief bekeken door experts van de gemeente en het projectteam van de MIRT Verkenning OV&Wonen. Ook is het alternatief besproken met de Rijk- en regiopartners van het programma U Ned. Op basis hiervan is onze conclusie dat het alternatief onvoldoende ov-kwaliteit biedt om een volwaardig alternatief voor de Merwedelijn te vormen. Dat neemt niet weg dat het alternatief terecht aankaart dat de betaalbaarheid en tijdige realisatie van de Merwedelijn een uitdaging vormen.

In deze brief lichten we toe waarom onze inzet is gericht op de Merwedelijn en op welke onderdelen de Merwedelijn zich onderscheidt van het alternatief. Vervolgens gaan we kort in op de aandachtspunten die het alternatief aankaart en hoe we hier in de afgelopen maanden en de komende tijd mee omgaan. Tenslotte geven we aan hoe we komend jaar naar besluitvorming toewerken en hoe uw raad daarbij betrokken wordt.

De Merwedelijn maakt woningbouw in Groot Merwede én Rijnenburg mogelijk en biedt een oplossing voor knelpunten rondom Utrecht centraal en de leefbaarheid in de bestaande stad
De Merwedelijn biedt op termijn dagelijks 80.000 reizigers een snelle en frequente verbinding en maakt daarmee 62.500 tot 75.500 woningen in Groot Merwede én Rijnenburg mogelijk, die - omdat er een goed alternatief voor de auto is - met een lagere parkeernorm kunnen worden gebouwd. Dit leidt tot minder automobiliteit en maakt een hogere kwaliteit van de openbare ruimte mogelijk. Ook grote delen van de bestaande stad (Utrecht zuidwest, Nieuwegein en IJsselstein) profiteren van de hogere ov-kwaliteit, doordat er sneller en vaker gereisd kan worden. De Merwedelijn is daarmee - naast de bestaande tram in Kanaleneiland - de ov-ruggengraat van Utrecht Zuidwest.



Figuur 1 De Merwedelijn maakt frequenties tot 24x per uur mogelijk. Op basis van de huidige inzichten is circa 13 minuten reistijd vanaf Utrecht CS naar Rijnenburg mogelijk.

De grotendeels ondergrondse ligging van de Merwedelijn zorgt ervoor dat we de openbare ruimte verkeersluw kunnen inrichten. Daarnaast zorgt de ongelijkvloerse ligging ervoor dat het openbaar vervoer betrouwbaar en sneller kan rijden en dat de grote bus-, fiets- en loopstromen elkaar minder in de weg zitten. De hoge kwaliteit van de Merwedelijn maakt het mogelijk om de groei van het aantal bussen naar Utrecht CS te beperken en daarmee overbelasting rondom Utrecht CS, waaronder de Van Zijstweg, te voorkomen.

Het alternatief maakt minder woningbouw mogelijk
Het alternatief is minder snel dan een ongelijkvloerse Merwedelijn. Het alternatief is qua reistijd naar Rijnenburg vergelijkbaar met de onderzochte variant A in het Verdiepend Mobiliteitsonderzoek Rijnenburg, namelijk circa 20 minuten. Door de gelijkvloerse kruisingen en samenloop met bussen zal de doorstroming en het comfort van de tram ook minder zijn dan bij de ongelijkvloerse Merwedelijn.

Het alternatief biedt daarmee onvoldoende kwaliteit voor een sturend mobiliteitsconcept in Rijnenburg. Dat betekent dat er in Rijnenburg een grotere auto-afhankelijkheid is, er meer parkeerplekken nodig zijn en het programma van 22.000 tot 25.000 woningen niet haalbaar is. Voor Groot Merwede stelt het alternatief optimalisaties van de huidige Sneltram Utrecht Nieuwegein IJsselstein (SUNIJ)-lijn voor. Deze optimalisaties bieden onvoldoende oplossend vermogen om de woningbouwambities in Groot Merwede te kunnen realiseren. Inschatting is dat het alternatief 18.000 – 31.000 woningen minder mogelijk maakt dan de Merwedelijn: het overgrote deel van de 15.000 – 25.000 minder woningen in Groot Merwede en 6.000 – 9.000 minder woningen in Rijnenburg. Naast de Merwedelijn zou de voorgestelde lijn via Papendorp wellicht een ondersteunende spaak kunnen worden, maar daar zien wij en onze partners op dit moment geen mogelijkheden voor.

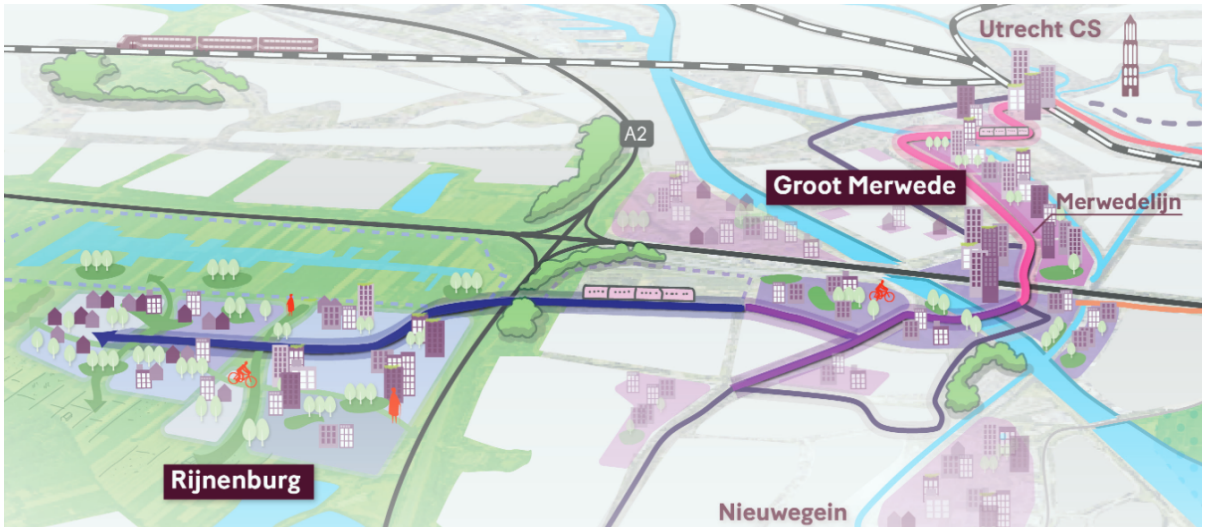
Het alternatief biedt geen oplossing voor de knelpunten rondom Utrecht CS, de bereikbaarheid van Nieuwegein en draagt minder bij aan de verbetering van de leefbaarheid
Het alternatief verergert de knelpunten rondom Utrecht CS waar de Merwedelijn juist een oplossing voor biedt. Op het busperron D bij Utrecht CS en de Van Zijstweg is geen ruimte voor extra trams en zorgt medegebruik van de infrastructuur door bussen en trams voor een lagere snelheid en een onbetrouwbare dienstregeling. In de verdiepingsfase onderzoeken we momenteel of er ruimte voor de tram gemaakt kan worden bij busperron D door plek te zoeken voor de bussen die nu gebruik van dit perron maken, maar dit levert kosten op. Op de gedeelde bus-trambaan Bevrijdingslaan/ Prins Clausbrug zal de snelheid lager worden en de onbetrouwbaarheid hoger. Dit levert meer hinder voor reizigers, voor de omgeving en zorgt voor een toename van de exploitatiekosten. Het alternatief zorgt voor meer barrièrewerking, beperkt de oversteekbaarheid en heeft daarmee een grotere impact op de leefomgeving. Het alternatief biedt geen significante verbetering van de ov-bereikbaarheid van Nieuwegein en biedt daardoor minder kansen voor woningbouw in onder meer de Galecopperzoom.

Financiën
Het alternatief bevat meerdere suggesties om kosten te besparen. De inschatting dat het alternatief daarmee voor 500-700 miljoen gerealiseerd kan worden is wat ons betreft niet juist. Zo zijn er geen kosten meegenomen voor het tracé tussen het 5 Mei-plein en Utrecht CS, inclusief een technisch maakbare eindhalte bij Utrecht Centraal. Ook zijn er geen kosten opgenomen voor de optimalisaties van de SUNIJ-lijn.

Hoe komen we tot een haalbare en betaalbare Merwedelijn?
Het alternatief stelt terecht dat er op dit moment niet genoeg geld is voor de Merwedelijn. De tussenresultaten van de MIRT Verkenning hebben nog niet geleid tot een haalbaar voorkeursalternatief binnen het huidig beschikbare budget met voldoende doelbereik. Ook zijn er nog vragen over de technische maakbaarheid van enkele bouwstenen, zoals de ondergrondse halte bij Utrecht Centraal. Tijdens het afgelopen BO MIRT hebben we daarom met onze partners besloten een verdiepingsfase in te lassen van een jaar. De verdiepingsfase is gericht op de Merwedelijn. In de verdiepingsfase geven we antwoord op de openstaande vragen over de technische haalbaarheid van sommige bouwstenen en onderzoeken we hoe het ontwerp versoberd kan worden en of fasering in de aanleg mogelijk is. Ook kijken we naar wat ervoor nodig is om het doelbereik te vergroten, door het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg, om zo doelbereik en kosten meer met elkaar in balans te brengen.

We zijn ons ervan bewust dat de door ons gewenste Merwedelijn inclusief doorkoppeling naar Rijnenburg niet mogelijk is voor het nu beschikbare budget. Mede daarom hebben we de afgelopen tijd gewerkt aan de Propositie Groot Merwede en Rijnenburg, waarover u op 12 november 2024 bent

geïnformeerd. En op 11 december 2024 is ook het Akkoord van Rijnenburg ondertekend. Met het Rijk zijn daarmee afspraken gemaakt om gezamenlijk na te denken over een langjarige financiële strategie voor de ontwikkeling van Groot Merwede en Rijnenburg. Momenteel onderzoeken we de mogelijkheden voor een extra bijdrage vanuit de Gemeente Utrecht om de kans op substantiële Rijksinvesteringen te vergroten. Via het proces van de voorjaarsnota 2025 komen we hier bij uw raad op terug. Ook de provincie Utrecht is met dit doel een zoektocht gestart naar een extra bijdrage.



Figuur 2 Groot Merwede (bestaande uit deelgebieden Beurskwartier, Merwedekanaalzone, Woonboulevard, Westraven en Nieuwegein noord) en Rijnenburg, zoals verbeeld in de Propositie Groot Merwede en Rijnenburg

Door jarenlange intensieve samenwerking en consistente keuzes van onder meer uw raad zijn we gekomen waar we nu staan

Dankzij de consistente besluiten van uw raad (Ruimtelijke Strategie Utrecht (inclusief Aanvullende afspraken RSU 2040 (oplegger RSU 2040), Mobiliteitsplan 2040, Raadsbesluit Eerste stappen schaalsprong OV) zijn we in de afgelopen jaren gekomen tot waar we nu staan: eensgezindheid over de opgaven en het benoemen van de Merwedelijn als meest kansrijke oplossing. Daarbij hebben de partners op dit moment gezamenlijk al € 1,225 miljard gereserveerd, waarvan de € 600 miljoen van het Ministerie van VRO gelabeld is als bijdrage aan de Merwedelijn. Wanneer we er nu voor zouden kiezen om in te zetten op het alternatief wijken we af van de kaders van uw raad en de kaders van onze Rijk- en regiopartners. Dat betekent dat er - volgens de spelregels van het ministerie van I&W - een nieuwe MIRT Verkenning gestart moeten worden, waarin er tenminste 2 jaar langer gestudeerd moet worden om tot een voorkeursbesluit te komen. Daarmee wordt een tijdige realisatie van een goede ov-verbinding naar Rijnenburg alleen maar moeilijker.

De eensgezinde samenwerking met Provincie Utrecht en gemeente Nieuwegein heeft ons de afgelopen jaren tot een betrouwbare partner gemaakt in de samenwerking met de Ministeries en de lobby richting kabinet en Tweede Kamer. Wij nodigen de raad dan ook uit om deze eensgezindheid te blijven uitstralen, zonder het scherpe gesprek over kaders en varianten uit de weg te gaan.

Vervolg en betrokkenheid van uw raad

Het streven is om aankomende BO MIRT 2025 een bestuurlijke keuze te maken voor een voorlopig voorkeursalternatief. Zoals beschreven in het ‘Spoorboekje’ verwachten we rond maart 2025 een redelijk beeld te hebben van de uitkomsten van de verdiepingsfase. Voorstel is om deze, met de tekeningen op tafel, aan u toe te lichten zodat u meer inzicht krijgt in de mogelijke

voorkeursalternatieven en de keuzes en dilemma's die daarbij komen kijken. Daarbij kunt u ook in gesprek gaan met experts om een verdere duiding te krijgen, zoals vanuit ons college toegezegd tijdens de commissie ROG van 19 december jl.. Uiterlijk in Q3 2025 zal de verdiepingsfase gereed zijn. Dat is het moment dat betrokken partijen met elkaar de finale gesprekken voeren om een voorlopig voorkeursalternatief vast te stellen. In deze periode zullen wij u een kaderstellend raadsbesluit voor het voorlopig voorkeursalternatief aan uw raad voorleggen.

We hopen dat we met uw raad en onze partners het komende jaar een volgende substantiële stap kunnen zetten in de ontwikkeling van Groot Merwede en Rijnenburg. Ideeën en suggesties, zoals nu ingebracht door de VVD-fractie, zijn dan ook altijd zeer welkom.

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	Thijs Jansen	**Datum**	11 september 2025
E-mail	Thijs.jansen@utrecht.nl	**Kenmerk**	31942355
Type brief	Voortgangsbrief	**Onderwerp**	Advies verkenner MIRT-verkenning OV en wonen
Bijlage(n)	3 (geheim)	**Beleidsveld**	Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren wij u over het advies “Samen tempo maken op de Merwedelijn” dat is opgesteld door de heer Siebe Riedstra als onafhankelijk verkenner om te helpen bij een besluit over de volgende fase van de MIRT-verkenning OV en wonen. Naar verwachting wordt het advies formeel geagendeerd op het BO MIRT van november 2025 en vormt het de basis voor de BO MIRT-afspraken over de MIRT-verkenning OV en wonen.

Geheimhouding
We hebben op de bijlagen “Advies Verkenner Samen tempo maken op de Merwedelijn”, “Standpunt advies verkenner Merwedelijn” en “Brief - Bestuurlijk commitment advies” tijdelijk geheimhouding opgelegd op grond van artikel 87 van de Gemeentewet, om redenen genoemd in artikel 5.1 lid 2 sub i van de Woo, totdat het advies van de verkenner door de opdrachtgevende partijen gezamenlijk openbaar wordt gemaakt, vooralsnog voorzien na het BO-MIRT 2025. Openbaarmaking kan de lopende onderhandeling over de aanvullende rijksbijdrage voor de Merwedelijn schaden en daarmee de financiële positie van de gemeente (negatief) beïnvloeden.

Aanleiding
Sinds 2019 doen we samen met Rijk en de regio onderzoek naar de Merwedelijn binnen de MIRT-verkenning OV en wonen. Op dit moment werken we toe naar een voorkeursalternatief, om zo de ontwikkeling van Groot Merwede en Rijnenburg, één van de grootste woningbouwlocaties van Nederland, mede mogelijk te maken.

In juni 2025 bent u geïnformeerd over de voortgang van de MIRT-verkenning OV en Wonen. Hierin is gecommuniceerd dat uit de onderzoeksinformatie blijkt dat meer budget essentieel is om de gestelde doelen voor elkaar te krijgen. De regio heeft afgelopen juni tijdens het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) Noordwest benadrukt dat publieke partijen aan zet zijn om dit jaar het eerste deel (Merwedelijn), daadwerkelijk mogelijk te maken en hiervoor de middelen bij elkaar te leggen.

Daarna communiceerden we ook dat grondeigenaren Rijnenburg in de tussentijd hebben aangeboden €200 mln. bij te dragen aan het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg.

Verkenner Merwedelijn

Om te helpen bij een besluit over de volgende fase van de MIRT-verkenning, is daarom in opdracht van het Rijk (ministeries IenW/VRO), Provincie Utrecht, gemeente Nieuwegein en gemeente Utrecht, begin juli 2025 de heer Siebe Riedstra als onafhankelijk verkenner aangesteld. De verkenner is voormalig secretaris-generaal van het ministerie van IenW en helpt om nut en noodzaak van de Merwedelijn te onderbouwen en scope en budget bij elkaar te brengen. Zijn advies is tot stand gekomen in samenwerking met alle betrokken partijen (Rijk, Provincie, Nieuwegein, Utrecht) en vormt daarmee een breed gedragen vertrekpunt voor besluitvorming.

Onlangs is het advies gedeeld met betrokken partijen. In de bijlagen die u onder geheimhouding bij deze brief ontvangt treft u dit advies, het standpunt van het college ten aanzien van dit advies, en een brief die we als regionale partijen hebben gestuurd richting Rijk ten aanzien van dit advies.

Het doel van de regionale partijen is om richting en vervolgstappen uit het advies te hanteren als basis voor de BO MIRT-afspraken van november. Tegelijkertijd wordt door het Rijk een landelijke afweging gemaakt over de te verdelen middelen in het kader van woningbouw en mobiliteit (WoMo), waar door het huidige demissionaire kabinet € 7,5 mld. voor is vrijgemaakt. Deze afweging is bepalend voor welke afspraak mogelijk is over de MIRT-verkenning. Het Rijk is voornemens om de verdeling van deze middelen bekend te maken tijdens het BO MIRT. Dit staat gepland in november 2025.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht

MEMO

Datum	24 september 2025
Behandeld door	Rein de Viet
E-mailadres	rein.de.viet@utrecht.nl
Kenmerk	32066830
Onderwerp	Toelichting proces MIRT-verkenning OV en wonen
Beleidsveld	Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening

Geachte leden van de raad,

Op 25 september a.s. staat de Merwedelijn en voorbereiding BO MIRT op de agenda van de commissie MGOR. Via een lid van uw raad kwam de vraag waar we nu staan in het proces in het proces van besluitvorming over de Merwedelijn. Met dit memo informeer ik u hierover. Een MIRT-verkenning doorloopt een vast proces dat bestaat uit vier stappen: 1), de startfase, 2) de analysefase, 3) de beoordelingsfase, en 4) de besluitvormingsfase. Zie voor meer informatie het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

Terugblik

- Maart 2020: Startbeslissing MIRT-verkenning OV en Wonen *(startfase)*
- Maart 2022: Raadsbesluit Eerste stappen Schaalsprong OV - Besloten in te zetten op realisatie van de Merwedelijn. Een van de uitgangspunten die de raad hier vaststelt, is dat de Merwedelijn binnen de gemeente Utrecht grotendeels ondergronds wordt ingepast.
- November 2022: Uitkomsten BO MIRT 2022 – Selectie van kansrijke maatregelen, en ophoging van aanvullende financiële reservering *(analysefase)*
- Oktober 2024: Raadsbrief Inzet BO Leefomgeving en BO MIRT 2024 – Uitkomsten beoordelingsfase hebben nog niet geresulteerd in een voorkeursalternatief binnen budget, en met voldoende doelbereik *(beoordelingsfase)*
- November 2024: Raadsbrief Uitkomsten BO Leefomgeving en BO MIRT 2024 - Verdiepingsfase gestart met als doel om te zoeken naar varianten van de Merwedelijn met een betere balans tussen doelbereik en budget en het onderzoeken van mogelijkheden tot fasering.
- Mei 2025: Technische bijeenkomst Merwedelijn – Uitkomsten verdiepingsfase en toelichting vervolgproces
- Juni 2025: Raadsbrief uitkomsten BO Leefomgeving 2025 - Resultaten verdiepingsfase. Conclusie dat extra budget noodzakelijk is om de gestelde doelen te kunnen bereiken.
- Juli 2025: Voorjaarsnota - Financiële reservering voor de Merwedelijn

Waar staan we nu

Op dit moment zit de MIRT-verkenning in de besluitvormingsfase. Het onderzoek heeft veel informatie opgeleverd, maar om de stap samen met het Rijk en de regio te kunnen maken naar een gedragen voorkeursalternatief, zijn draagvlak en extra financiële middelen nodig. Daarom is in opdracht van het Rijk (ministeries IenW/VRO), Provincie Utrecht, gemeente Nieuwegein en gemeente Utrecht, begin juli

2025 de heer Siebe Riedstra als onafhankelijk verkenner aangesteld om te helpen bij een besluit over de volgende fase van de MIRT-verkenning, zoals toegelicht in de Raadsbrief Onafhankelijk advies verkenner Merwedelijn. Hoewel alle normale procedures gelden voor het besluitvormingsproces van de MIRT-verkenning, en wij ons bestuurlijke proces met uw raad netjes willen doorlopen, is het advies van de verkenner een extra stap die vooral gericht is op samen verder komen binnen de huidige MIRT ronde.

Voor de zomer was onduidelijkheid of het Rijk, gezien de demissionaire status van het kabinet vanaf 3 juni, over zou gaan tot verdeling van de zogenoemde WoMo-middelen (Woningbouw en Mobiliteit). Hiervoor heeft het kabinet €7,5 mld. aan middelen beschikbaar gesteld ten behoeve van de nationale woningbouwopgave. Deze middelen zijn bedoeld om gemeenten te ondersteunen bij het versnellen van woningbouw en het verbeteren van de bereikbaarheid van nieuwe woongebieden. Het Rijk heeft daarom drie subsidieregelingen opengesteld voor gemeenten om aanvragen in te dienen: Infrastructuur Grootschalige Woningbouwlocaties, Gebiedsbudget, en Woningbouw op Korte Termijn (WoKT). De deadline hiervoor was 31 augustus jl. Het onderwerp is op 25 juni niet controversieel verklaard door de Tweede Kamer. Toch blijft onduidelijk welke afspraken het kabinet bij het BO MIRT kan en zal maken. Daarna zal ook de Tweede Kamer zich bij de begrotingsbehandelingen nog uit moeten spreken. Er blijft dan ook veel onzeker in deze fase.

De verdeling van WoMo-middelen is ook mede bepalend voor welke afspraak mogelijk is over de MIRT-verkenning OV en Wonen. Het college heeft daarom op 26 augustus besloten conform de spelregels van het Rijk om subsidieaanvragen in te dienen voor de drie regelingen; een aanvraag voor de Merwedelijn (grootschalig), een aanvraag voor ruimtelijke ingrepen in Groot Merwede (gebiedsbudget), en vier aanvragen voor ruimtelijke en mobiliteitsprojecten in de stad (Woningbouw op Korte Termijn). Alle aanvragen betreffen lopende projecten met een tekort die onderdeel zijn van het bestaande beleid. De aanvragen zijn ingediend, onder voorbehoud van goedkeuring door de Raad op de cofinanciering. Een toelichting op deze subsidieaanvragen en de inzet voor het BO MIRT worden met u gedeeld via de gebruikelijke BO MIRT-inzetbrief. Deze volgt vlak voor het BO MIRT begin november.

Vooruitblik
De indicatieve planning ziet er als volgt uit. Hierbij is, zoals hiervoor al aangegeven, veel onzeker en onder voorbehoud van besluitvorming door Rijk (Kabinet en Tweede Kamer). Onderstaande planning is daarom alleen van toepassing als er overeenstemming wordt bereikt over een VKA, en de subsidieaanvraag Merwedelijn wordt toegekend door het Rijk. Streven is om bij de Uitkomstenbrief MIRT uw raad meer duiding te geven over het vervolgproces.

- November 2025 BO MIRT: Mogelijke afspraken rondom draagvlak en financiering en Voorlopig VKA (afhankelijk van toekenning subsidies).
- Oktober 2025 - Maart 2026: Opstellen PlanMER & ontwerp-Voorkeursbesluit.
- Q2 2026: Openbare terinzagelegging van het Ontwerp-Voorkeursbesluit en het PlanMER gedurende zes weken. In deze fase kunnen belanghebbenden hun zienswijze indienen.
- Q2-Q3 2026: Opstellen Nota van Antwoord en definitief Voorkeursbesluit.
- Q4 2026: Raadsbesluit (idem provincie en Nieuwegein) over definitief Voorkeursbesluit inclusief besluit over vrijgave gemeentelijke middelen voor volgende fase.
- Q4 2026: Ondertekenen Bestuursovereenkomst door opdrachtgevende partijen.
- BO MIRT 2026: Bestuurlijk vaststellen definitief Voorkeursbesluit.
- Q4 2026: Minister neemt Voorkeursbesluit.

Nadat de voorkeursbeslissing is vastgesteld, kan gestart worden met de (voorbereiding van) de planning- en studiefase. In deze fase wordt het project verder uitgewerkt en vindt de formele planologische procedure plaats.

Met vriendelijke groet,
mede namens Eelco Eerenberg,

Senna Maatoug
Wethouder Mobiliteit