

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Etienne de Jager	Datum	25 februari 2026
E-mail	e.de.jager@utrecht.nl	Kenmerk	32718008
Type brief	Actualiteit	Onderwerp	Beantwoording vragen Galgenwaard na commissie ROG
Bijlage(n)	9	Beleidsveld	Ruimtelijke Ordening

Geachte leden van de raad,

Tijdens de behandeling van het SPvE Gebiedsontwikkeling Galgenwaard in de commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken op [12 februari jl.](#) hebben wij de toezegging gedaan om op een aantal punten aanvullende informatie te verstrekken. Hierbij voldoen wij aan deze toezeggingen.

Separaat hiervan ontvangt u een gewijzigde versie van het raadsvoorstel. Hierin is het SPvE aangepast in lijn met de inhoud van het rapport van Goudappel Coffeng. Het uitgangspunt hierbij is dat de Q-Parkgarage bereikbaar blijft vanaf de Herculeslaan, zowel uit westelijke als uit oostelijke richting. De tekst op pagina 62 van het SPvE is hiermee verduidelijkt.

1. Aanvullende delen rapport Goudappel

U bent op 11 februari 2026 met de [raadsbrief](#) Verkeerskundige analyse Gebiedsontwikkeling Galgenwaard geïnformeerd over de uitvoerige verkeerskundige analyse die door Goudappel is verricht om de impact van de gebiedsontwikkeling Galgenwaard te onderzoeken. Onder deze verkeerskundige analyse ligt een proces van ongeveer een half jaar, met tussenrapportages, die in mei 2025 is gestart als onderdeel van het SPvE.

In de bijlagen bieden wij de tussenrapportages aan die gemaakt zijn om uiteindelijk tot de conclusie te komen dat de gebiedsontwikkeling Galgenwaard verkeerskundig verantwoord verder kan worden uitgewerkt binnen de kaders van het SPvE. De verkeerskundige impact van het programma is beperkt en kan binnen het plangebied worden opgevangen door de voorgestelde optimalisaties van de Herculeslaan en de afrit Waterlinieweg.

Hierbij ook een overzicht van het proces die als leeswijzer dient bij de tussenrapportages.

- In mei 2025 is gestart met het uitvoeren van statische kruispuntberekeningen op basis van een eerste ontwerp. Dit betroffen capaciteitsberekeningen van de afzonderlijke kruispunten op basis van de berekende modelintensiteiten voor de situatie 2035, inclusief ontwikkeling van Galgenwaard. Dit heeft geleid tot voorstellen tot aanpassingen in de verkeerslichtenregelingen.
- In juni 2025 zijn de eerste dynamische modelsimulaties uitgevoerd op basis van de tweede versie van het ontwerp en aanpassingen in de verkeerslichtenregelingen. Een dynamisch verkeersmodel geeft inzicht in de totale verkeersafwikkeling binnen het studiegebied

(wachtrijlengtes, wachttijden), rekening houdende met de onderlinge interactie tussen kruispunten. Uit de simulaties van deze tweede versie van het ontwerp bleek dat er binnen het studiegebied lange wachtrijen ontstonden. Oorzaak hiervan was dat het Herculesplein in dit ontwerp over te weinig capaciteit beschikt.

- In augustus 2025 zijn detailanalyses met VRI- en modelspecialisten van de gemeente uitgevoerd om te bepalen welke aanpassingen verder benodigd waren om de wachtrijlengtes te beperken. Dit heeft geresulteerd in een derde versie van het ontwerp. Ook zijn de modelintensiteiten voor 2025 vergeleken met de telcijfers uit de VRI en is op basis daarvan een correctie op de modelintensiteiten toegepast.
- In september/ oktober 2025 is de derde versie van het ontwerp, inclusief aanvullende verkeersregeltechnische optimalisaties dynamisch doorerekend. Daaruit bleek dat er sprake was van een sterke verbetering van de verkeersafwikkeling ten opzichte van de tweede versie van het ontwerp.
- In november 2025 zijn aanvullend simulaties uitgevoerd van de referentiesituatie (zonder ontwikkeling Galgenwaard) en plansituatie zonder infrastructurele aanpassingen om de resultaten van de plansituatie mee te kunnen vergelijken. Daarmee is duidelijk geworden dat het effect van enkel het programma Galgenwaard (zonder aanpassing infrastructuur) beperkt is en dat de aanpassing van de infrastructuur het grootste effect heeft op de afwikkelingskwaliteit van het verkeer. Op basis van deze resultaten is nog een voorstel gedaan voor de laatste aanpassingen aan het ontwerp (4^e versie).
- De resultaten van de 4e versie van het ontwerp zijn in december, vlak voor het kerstreces, aan de gemeente gepresenteerd. In januari 2026 zijn de resultaten verwerkt in een definitieve eindpresentatie en een (management)samenvatting.

Voor deze fase hebben wij ervoor gekozen om, ondanks het feit dat een SPvE nog géén ontwerp is en binnen de kader van het SPvE, aan de hand van dynamische modelsimulaties en optimalisaties van mogelijke ontwerpen te onderzoeken wat de impact is van de gebiedsontwikkeling Galgenwaard op het verkeerssysteem van Utrecht-Oost.

Dat doen we omdat Utrecht-Oost al een druk verkeersgebied is en de drukte toeneemt door autonome groei en de optelsom van de diverse (gebieds)ontwikkelingen in het gebied. Om de groei op een verantwoorde manier te kunnen blijven faciliteren is voor Utrecht-Oost gestart met een onderzoek. Dit onderzoek moet leiden tot een maatregelenpakket (gefaseerd en in samenhang) dat nodig is om de ingezette koers voor verstedelijking en verdichting in Utrecht Oost (vanuit de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 en Mobiliteitsplan 2040) te realiseren terwijl we de bereikbaarheid en verkeersveiligheid op peil houden.

In de vervolgfase van de gebiedsontwikkeling Galgenwaard worden de openbare ruimte en infrastructuur verder uitgewerkt en onderzocht rekening houdend met de effecten op bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Daarbij worden ook de uitkomsten van de Mobiliteitskoers Oost betrokken als ook de inzichten van de mobiliteitseffecten van de gebiedsontwikkelingen in Zuidwest, zodat het ontwerp en het omgevingsplan Galgenwaard in lijn worden gebracht met de bredere mobiliteitsopgave in Utrecht-Oost.

2. De raad ontvangt voorafgaande aan de raadsbehandeling aanvullende informatie over het inpandig fietsparkeren in het plan (vraag van de fractie ChristenUnie)

De volledige (100%) fietsparkeereis van het bewonersdeel wordt inpandig opgelost. Voor bezoekers van de woningen en van de voorzieningen is gekozen om dat wél deels in de openbare ruimte op te lossen. Dit om te voorkomen dat bezoekers hun fiets op plekken neerzetten waar dat niet gewenst is, zoals tegen een boom of in het groen. Het heeft onze voorkeur om hen daarin te sturen en fietsparkeren te faciliteren op de plekken waar wij dat wenselijk vinden. Daarnaast is er het fietsparkeren van bestaande functies die nu al in het gebied zijn, zoals het ROC en de Sporthal. Ook dat willen wij sturend faciliteren in de openbare ruimte. Per saldo is de verhouding ten opzichte van de totale fietsparkeereis van bewoners, werknemers én bezoekers dan ongeveer 80% inpandig en 20% in de openbare ruimte.

Datum 25 februari 2026
Ons kenmerk 32718008

Op dit moment zijn er nog slechts grove inschattingen van het totaal aantal fietsparkeren wat er nodig is voor de totale gebiedsontwikkeling. Dit zal ook in de volgende fase verder worden aangescherpt, en vertaald in het functioneel ontwerp (FO) van de openbare ruimte. Ook zullen we in de volgende fase samen met FC Utrecht kijken naar het fietsparkeren rondom wedstrijddagen, ook bij eventuele uitbreiding van het aantal stoeltjes. De verwachting is dat het fietsparkeren op wedstrijddagen op maaiveld opgelost zal moeten worden, aangevuld met inzet van tijdelijke 'pop-up' stallingen zoals nu al het geval is. Hierbij zullen wij rekening houden met de impact op de leefomgeving in het gebied.

3. De raad ontvangt voorafgaande aan de raadsbehandeling aanvullende informatie over de dienstregeling van de tramlijn/ OV in het weekend (vraag van de fractie GroenLinks)

De gemeente gaat niet over de dienstregeling en lijnvoering van het openbaar vervoer. Dat is een aangelegenheid van de Provincie Utrecht en de vervoeder. In het Vervoerplan Utrecht 2026 (zie [Definitief Vervoerplan 2026 Utrecht Binnen](#)) staat dat Transdev/U-OV samen met de provincie de mogelijkheid onderzoekt of, en met welke tijdspad, de bediening van de tram uitgebreid kan worden naar het weekend. Beschikbaarheid aan geschikt personeel is daarbinnen een van de uitdagingen.

De toezegging is gedaan dat de tram in 2026 in ieder geval rijdt tijdens evenementen zoals open dagen van de Universiteit en Hogeschool Utrecht, voetbalwedstrijden van FC Utrecht en de Utrecht Marathon. Als de tram in het weekend gaat rijden zal dat niet eerder dan met het vervoerplan 2027 zijn, waar in september 2026 een besluit over wordt genomen door de provincie. U wordt hierover via de gebruikelijke weg geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,