Bundel - Commissie Leefomgeving van 25 juni 2026

1 Opening

2 Vaststellen van de agenda van 25 juni 2026

3 Vaststellen van de behandelvoorraad
Ter vaststelling.
- Langetermijnagenda commissie Leefomgeving 25 juni 2026
- Concept behandelvoorraad commissie Leefomgeving 25 juni 2026

3.1 Beantwoording op vragen over betaald parkeren in Zuilen en Lunetten
- Dossier 5389 voorblad
- Beantwoording SV2026 nr 80 over Uitstellen invoering betaald parkeren (1)
- Raadsbrief Halfjaarlijkse update Parkeren (1)
- Overzicht voortgang Parkeermanagementsysteem (PMS) april 2026 (1)

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

3.3 Raadsmemo Rapporten variant De Pagter / openstellen busbaan Meernbrug
- Dossier 5379 voorblad
- Raadsmemo Toezegging variant De Pagter Meernbrug (1)
- PU-GU Meernbrug gebruik HOV-baan (1)
- DTV-Goudappel Memo variant De Pagter (1)
- M112 overweeg openstellen busbaan tussen Meernbrug en Regenboogbrug

4 Transcripties
Er zijn geen transcripties.

5 Toezeggingen/moties
Ter vaststelling:
Lijst toezeggingen en moties commissie Leefomgeving 25 juni 2026.
Lijst aangenomen moties commissie Leefomgeving 25 juni 2026.
- Motielijst commissie Leefomgeving 25 juni 2026
- Toezeggingenlijst commissie Leefomgeving 25 juni 2026

6 Ingekomen stukken
Er zijn geen ingekomen stukken.

7 Raadsbrief Terinzagelegging Ontwerp Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht
Wethouder: Maatoug
beleidsterrein: Mobiliteit
Indicatieve behandeltijd: 60 minuten
Deze verkenning gaat over de OV-maatregelen die nodig zijn om de groei van Utrecht mogelijk te maken, met aandacht voor Utrecht Centraal, het Utrecht Science Park en nieuwe woon- en werklocaties. Het college informeert de raad nu over de zienswijzenperiode en het vervolg richting besluitvorming later dit jaar. De commissie krijgt de gelegenheid tot het stellen van vragen en het meegeven van aandachtspunten aan het college.

Raadsbrief Terinzagelegging Ontwerp Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht
Publieksvriendelijke samenvatting MIRT-verkenning OV en Wonen

Langetermijnagenda commissie Leefomgeving d.d. 25 juni 2026

Onderwerp	Beleidsveld	Planning aanbieden aan raad	Fatale termijn Raadsbesluit	Datum aangeboden	Beoogd kwartaal commissie procedureel	Beoogd kwartaal commissie inhoudelijk	Beoogd kwartaal raadsbehandeling	Aangeboden/ Gestopt	Toelichting wijziging planning	Toelichting fatale termijn
Zienswijze Uittredingsplan De Ronde Venen en Montfoort	Circulaire Economie	2026 Q1	26-02-2026							De zienswijze moet voor 1 mei 2026 worden ingediend bij de AVU.
Zienswijze AVU Ontwerpbegroting 2027	Circulaire Economie	2026 Q1	26-02-2026							De zienswijze moet voor 1 mei 2026 worden ingediend bij de AVU.
Meerjarenstrategie ROM Utrecht Region	Economische Zaken	2026 Q2			2026 Q2	2026 Q2				
Horecabrief	Economische Zaken	2026 Q2								
(deel)Omgevingsvisie Lage Weide	Economische Zaken	2026 Q3			2026 Q3	2026 Q4	2026 Q4		Was Q1 2026, wordt Q3 2026.	
Nota van Uitgangspunten Wind Lage Weide	Energie en Klimaat	2027 Q2								
Klimaatvisie	Energie en Klimaat								De ontwerp-visie is in	

									maart 2026 ter inzage gelegd. De planning voor het aanbieden van de visie aan de raad is aan het nieuwe college.	
Begrotingswijziging 2026 SGL	Groen	2026 Q4								
Zienswijze Begroting 2027 en 2028 + Meerjarenraming ODU	Milieu en Emissieloos Vervoer	2027 Q2	18-06-2027		2027 Q2	2027 Q2	2027 Q2			Fatale termijn is gebaseerd op de jaarcyclus planning van de ODU.
Zienswijze Kadernota 2028 ODU	Milieu en Emissieloos Vervoer	2026 Q4	09-01-2026		2026 Q4	2026 Q4	2026 Q4			Fatale termijn is gebaseerd op jaarcyclusplanning van de ODU.
Zienswijze Begrotingswijziging 2026 en 2027 ODU	Milieu en Emissieloos Vervoer	2026 Q3	11-12-2025		2026 Q3	2026 Q3	2026 Q4			Fatale termijn is gebaseerd op jaarcyclusplanning van de ODU.

Langetermijnagenda commissie Leefomgeving d.d. 25 juni 2026

Zienswijze Begroting 2027 en 2028 + Meerjarenraming ODU	Milieu en Emissieloos Vervoer	2026 Q2	19-06-2026		2026 Q2	2026 Q2	2026 Q2			Planning is gebaseerd op jaarcyclusplanning van de ODU.
Raadsvoorstel Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer	Milieu en Emissieloos Vervoer	2026 Q4			2026 Q4	2027 Q1	2027 Q1			
Besluit tot aanleg fietsverbinding Boorstraat	Mobiliteit	2026 Q4			2026 Q4	2026 Q4	2026 Q4			
Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht	Mobiliteit	2026 Q4			2026 Q4	2026 Q4				
Wijziging APV i.v.m. verbod op fossiele reclame	Openbare ruimte	2026 Q1				2026 Q2	2026 Q2			

	Titel	Soort	Ontvangen	Beleidsterrein	Beschrijving	In commissie	Behandelduur
3.1	Beantwoording op vragen over betaald parkeren in Zuilen en Lunetten	Agendering	16-6-2026	Mobiliteit (Maatoug)	De fracties van de VVD, UtrechtNu!, Stadsbelang Utrecht, Utrecht Solidair, CDA, JA21 en BIJ1 willen in gesprek met de commissie en het college over de beantwoording van schriftelijke vragen SV2026-80 inzake het uitstellen van betaald parkeren. Alsmede de halfjaarlijkse voortgangsbrief parkeren. De fracties constateren dat de beantwoording slechts beperkt ingaat op de kern van de gestelde vragen, in het bijzonder waar het gaat om de onderbouwing van de gekozen invoeringsstrategie, de afweging van alternatieven zoals uitstel of fasering, en de effecten van invoering buiten het directe plangebied. In de beantwoording wordt vooral vastgehouden aan de huidige koers, zonder inzichtelijk te maken welke scenario's zijn overwogen, welke effecten worden verwacht op omliggende wijken en hoe deze meewegen in de besluitvorming. Daarnaast blijft onduidelijk hoe het college het draagvlak onder bewoners betrekt en hoe wordt omgegaan met signalen uit de praktijk dat effecten van invoering zich breder voordoen dan vooraf aangenomen. Bij ingrijpende maatregelen als betaald parkeren is het van belang dat expliciet wordt gemaakt welke keuzes er zijn, welke risico's worden genomen en hoe daarop wordt gestuurd. Ten slotte wijzen de fracties op een fundamenteel financieel risico dat in de beantwoording onderbelicht blijft. Er lijkt impliciet te worden uitgegaan van stabiele of stijgende parkeeropbrengsten, terwijl economische inzichten (zoals de Laffer-curve) en ervaringen in andere steden laten zien dat hogere tarieven en minder	Behandeling in de commissie op 10 september of 17 september.	60 minuten

					autobezit juist kunnen leiden tot dalende inkomsten. Dit spanningsveld wordt versterkt door mobiliteitstrends zoals deelmobiliteit en (op termijn) zelfrijdende voertuigen, die de parkeerbehoefte verder verminderen. De fracties vragen het college daarom expliciet te maken in hoeverre het beleid financieel toekomstbestendig is en welke scenario's zijn uitgewerkt voor teruglopende parkeerinkomsten. De fractie van BIJ1 wil in debat over waarom de verdere invoering van betaald parkeren niet wordt uitgesteld zolang er geen werkelijk (gratis) alternatief geboden wordt.		
3.2	Uitvoerbaarheid en juridische haalbaarheid van de milieuzone en zero-emissiezone	Agendering	17-6-2026	Milieu en Emissieloos Vervoer (inclusief goederenvervoer) (Oosters)	De fracties van UtrechtNu!, VVD, Stadsbelang Utrecht, CDA en JA21 wensen de beantwoording van SV 2026 nr. 86 en 87 en de raadsbrief 'Knelpunt uitbreiding milieuzone personenauto's en autobussen' te agenderen vanwege vragen over de uitvoerbaarheid, juridische haalbaarheid en planning van het gemeentelijke beleid rondom de milieuzone en zero-emissiezone. Uit de recente raadsbrief blijkt dat de voorgenomen uitbreiding van de milieuzone voor personenauto's en autobussen per 1 januari 2027 op grond van de huidige landelijke regelgeving niet kan worden ingevoerd. Het college geeft daarbij aan dat bij de voorbereiding van het uitvoeringsprogramma en het ontwerpverkeersbesluit is uitgegaan van andere uitgangspunten dan uiteindelijk in de definitieve regelgeving zijn opgenomen. Daarnaast hebben verschillende partijen aandacht gevraagd voor de gevolgen van netcongestie, de beschikbaarheid van laadinfrastructuur, de uitvoerbaarheid voor ondernemers en de samenhang tussen de verschillende emissiemaatregelen. Ook heeft	Behandeling in de commissie op 10 september of 17 september.	90 minuten

					recente jurisprudentie over de toepassing van de zero-emissiezone nieuwe vragen opgeroepen over de uitvoerbaarheid van het beleid. De fracties willen met het college in gesprek over de gevolgen van deze ontwikkelingen voor de verdere invoering van de milieuzone en zero-emissiezone, de mogelijke vervolgstappen, de gevolgen voor inwoners en ondernemers en de wijze waarop de raad hierover wordt betrokken.		
3.3	Raadsmemo Rapporten variant De Pagter / openstellen busbaan Meernbrug	Agendering	18-06-2026	Mobiliteit (Maatoug)	De fracties van de VVD, UtrechtNu!, Stadsbelang Utrecht, CDA en JA21 willen in gesprek over de Raadsmemo Rapporten variant De Pagter / openstellen busbaan Meernbrug. Graag bespreken zij de uitkomsten van het onderzoek en het verkeerskundig advies. De fracties constateren dat het onderzoek maar beperkt is uitgevoerd, terwijl de verkeerssituatie echt steeds nijpender wordt voor de inwoners van De Meern. De agenderende partijen willen van het college weten welke mogelijkheden er naast de variant De Pagter worden onderzocht om te komen tot een passende oplossing voor de langdurige ongewenste verkeerssituatie op de Meernbrug.	Behandeling in de commissie op 10 september of 17 september.	30 minuten

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer	5389
Vergaderdatum	25 juni 2026
Agendapunt	3.1
Titel	Beantwoording op vragen over betaald parkeren in Zuilen en Lunetten

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	**25 juni 2026**

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2026, NUMMER 80

Datum	9 juni 2026
Van	College B&W
Behandeld door	M.de la Rie
E-mailadres	m.de.la.rie@utrecht.nl
Kenmerk	34178385
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2026 nummer 80 van Richard Nijhoff (VVD), Robert Biever (Stadsbelang Utrecht), David Bosch (UtrechtNu!), Mika Raterman (JA21), Mahmut Sungur (DENK) en Yvonne Hessel (Utrecht Solidair) van 8 mei 2026 over Uitstellen invoering betaald parkeren. De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Vindt het college het wenselijk om de invoering van betaald parkeren op te schorten tot na de coalitieonderhandelingen, zoals in Amersfoort is gebeurd?
Antwoord 1
Wij voeren betaald parkeren in conform het raadsbesluit voor stadsbreed invoeren betaald parkeren van april 2024. Betaald parkeren is een belangrijk instrument voor een duurzaam mobiliteitssysteem en een goede verdeling van de schaarse openbare ruimte. Daarnaast is de invoering van betaald parkeren noodzakelijk om gebiedsontwikkelingen mogelijk te maken.
Na het raadsbesluit van april 2024 hebben wij uw raad op een aantal momenten geïnformeerd over de uitvoering hiervan en de maatregelen die wij hebben genomen om ervoor te zorgen dat dit zo goed mogelijk verloopt. In onze brief van 12 september 2025 hebben wij u, als resultaat van een zorgvuldige afweging, voorgesteld om de start van blok 2 met een half jaar uit te stellen (van 1 mei 2026 naar 1 november 2026) om de basis van het parkeermanagementsysteem op orde te brengen. Eind november 2025 heeft uw raad de planning voor blok 2 vastgesteld. Over de brief en het raadsvoorstel voor de planning van blok 2 is uitgebreid gesproken in commissie en raad. Hier zijn alle aspecten afgewogen en is gekozen voor de huidige planning. Na het besluit over blok 2 zijn wij gestart met de voorbereidingen van het invoeren van betaald parkeren voor de eerste gebieden. De communicatie naar bewoners is inmiddels gestart. Wij vinden het belangrijk rechtszekerheid en duidelijkheid te bieden aan bewoners, ondernemers en ontwikkelaars. Wij vinden het daarom niet wenselijk om de invoering van betaald parkeren verder op te schorten.

Vraag 2
Is het college bereid de uitbreiding van betaald parkeren pas door te zetten nadat de nieuwgekozen gemeenteraad zich daarover heeft kunnen uitspreken?
Antwoord 2
Wij geven uitvoering aan het raadsbesluit van 25 april 2024 (stadsbreed invoeren betaald parkeren) en het besluit van 20 november 2025 planning blok 2. Het besluit over de planning van blok 2 is genomen na een zorgvuldige afweging van verschillende scenario's. Wij vinden het belangrijk om een consistent beleid te voeren en een betrouwbare overheid te zijn zodat bewoners en andere partijen in de stad zoals ontwikkelaars en ondernemers weten waar zij aan toe zijn. Daarnaast heeft uitstel van

betaald parkeren ook gevolgen. Zo blijft de parkeeroverlast die bewoners ervaren langer bestaan. Zie ook het antwoord op vraag 1.

Vraag 3
Zo nee, hoe rechtvaardigt het college het om deze onomkeerbare maatregel nu door te zetten terwijl het huidige college demissionair is?
Antwoord 3
Zie antwoord bij vraag 1 en 2.

Vraag 4
Erkent het college dat betaald parkeren in Zuilen en Lunetten extra financiële druk legt op huishoudens?
Antwoord 4
Bij de behandeling in uw raad van het voorstel om stadsbreed betaald parkeren in te voeren is de betaalbaarheid aan bod gekomen. Een 1e parkeervergunning voor bewoners in nieuwe gebieden kost € 42,27 per 3 maanden. Bezoekers betalen € 5,34 (ma t/m vrij 060.00 – 11.00 uur), waarbij bewoners 50% korting voor hun bezoek kunnen krijgen. Met de keuze voor korte venstertijden beperken we negatieve effecten voor bijvoorbeeld mantelzorgers en oppasopa's en -oma's. Voor huishoudens met een laag inkomen is er een mogelijkheid om de vergunning deels te betalen met het tegoed op de U-pas (€ 105 per jaar). Voor inkomensondersteuning hebben wij andere instrumenten, zoals kwijtschelding van gemeentelijke belastingen en de 'witgoedregeling' voor U-pashouders.

Vraag 5
Ziet het college mogelijkheden om de uitrol van betaald parkeren uit te stellen als lokale bijdrage om inwoners in Utrecht tegemoet te komen in deze economisch zware tijden?
Antwoord 5
Wij zien betaald parkeren niet als beleidsinstrument voor koopkracht. Financiële ondersteuning van Utrechters gebeurt via andere maatregelen, zie ook antwoord bij vraag 4. Daarnaast heeft het Kabinet maatregelen genomen ter compensatie van de hoge energieprijzen.

Vraag 6
Kan het college de verwachte meerkosten voor bewoners in beide wijken, inclusief bezoek en mantelzorg, inzichtelijk maken en aangeven of compensatie of uitstel mogelijk is?
Antwoord 6
Dat is niet mogelijk, omdat het bezoek en mantelzorg afhangt van de individuele situatie. Compensatie van kosten of uitstel van betaling is niet mogelijk. Zie ook antwoord bij vraag 4.

Vraag 7
Is het college bereid per wijk opnieuw te toetsen of er daadwerkelijk sprake is van structurele parkeerdruk?
Antwoord 7
In het raadsbesluit van 25 april 2024: 'Wijziging van de Verordening Parkeerbelasting voor het heffen van parkeerbelasting stadsbreed' is het hele grondgebied van de gemeente aangewezen als gebied waar parkeerbelasting wordt geheven. De openbare ruimte is schaars in onze stad. Betaald parkeren zorgt voor een betere verdeling van de schaarse openbare ruimte en is daarmee een belangrijk ordeningsinstrument voor de stad. Daarbij kijken we ook naar parkeerdruk. In overeenstemming met het Uitvoeringsprogramma Invoeren betaald Parkeren 2025-2028 monitoren we de voortgang en de effecten van de invoering van betaald parkeren aan de hand van een aantal indicatoren. Het gaat dan in ieder geval om parkeerdruk, aantallen parkeerplekken en opgeheven parkeerplekken, gebruik van de P+R's, autobezit en cijfers uit de inwonersenquête. We rapporteren hierover in de jaarlijkse Monitor Mobiliteitsplan. Zie ook antwoord bij vraag 3.

Vraag 8
Is onderzocht hoeveel bewoners in Zuilen en Lunetten onvoldoende alternatieven hebben voor de auto door werk, zorg of OV-bereikbaarheid?
Antwoord 8
Ons mobiliteitsbeleid is erop gericht om de stad bereikbaar en aantrekkelijk te houden. Utrecht wil een stad zijn waarin gezondheid en leefbaarheid voorop staan. Daarom geven we voorrang aan duurzame

vervoermiddelen. Zowel Zuilen als Lunetten beschikken over een treinstation. Ook met betaald parkeren blijft het mogelijk om een (eigen) auto te gebruiken. Bereikbaarheid is een van de criteria voor het bepalen van de volgorde van de buurten waar betaald parkeren wordt ingevoerd in blok 2. Hiervoor is een analyse gemaakt van de bereikbaarheid van deze gebieden op de manier zoals in het uitvoeringsprogramma Invoeren Betaald Parkeren is beschreven. Hierbij hebben we inzichtelijk gemaakt hoe de bereikbaarheid van diverse voorzieningen vanuit deze buurten is per fiets, openbaar vervoer en auto. De bereikbaarheid is voor alle gebieden in blok 2 onderzocht en als voldoende/goed beoordeeld.

Vraag 9
Welke concrete doelen moet betaald parkeren in deze wijken behalen, en binnen welke termijn wordt geëvalueerd of die doelen zijn gehaald?
Antwoord 9
In het raadsbesluit voor stadsbreed invoeren van betaald parkeren zijn de doelen beschreven. Zie ook het antwoord bij vraag 7.

Vraag 10
Waarom kiest het college niet voor maatwerk per wijk, zoals blauwe zones, gerichte vergunningen of tijdsvensters, in plaats van een generieke uitbreiding?
Antwoord 10
Ons beleid voor het invoeren van betaald parkeren is om dit per zone zoveel mogelijk hetzelfde te doen. Wij zetten de venstertijden voort die voor een groot deel van BC-gebied gelden, die zijn vastgesteld door de raad. Deze basisvenstertijd van 6 tot 11 uur maandag t/m vrijdag zorgt ervoor dat onwenselijke effecten niet optreden (parkeren van forensen of bewoners van elders uit de stad). Tegelijkertijd blijft parkeren zo voor een groot deel van de dag en in het weekend gratis zodat bezoek van bewoners, oppas, mantelzorgers, bezoek aan winkels en sportvoorzieningen maar beperkt te maken krijgt met betaald parkeren. De mogelijkheid is er om een ander tijdsvenster toe te passen als dat nodig is. Dit kan bijvoorbeeld noodzakelijk zijn bij bouwontwikkelingen of wanneer er veel voorzieningen zijn in een gebied die (ook) 's middags, 's avonds en/of in het weekend verkeer aantrekken. De gebieden waar wij dit nodig achten, worden voorgelegd aan de raad.

Vraag 11
Kan het college aangeven hoeveel van de opbrengsten terugvloeien naar de wijken voor leefbaarheid, verkeersveiligheid of parkeeroplossingen?
Antwoord 11
Alle opbrengsten van betaald parkeren gaan naar de algemene middelen. We investeren in de kwaliteit van de stad, in alternatieve vormen van vervoer en voorzieningen in wijken. Betaald parkeren is een belangrijk instrument om tot een duurzaam mobiliteitssysteem te komen: hierdoor zijn er minder (rijdende) auto's en kiezen mensen vaker voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. In de schaarse openbare ruimte en groeiende stad komt er zo meer ruimte voor groen, spelen, verblijven, lopen en fietsparkeren. Schommelingen in de parkeerexploitatie (plussen en minnen ten opzichte van de begroting) worden opgevangen via de parkeerreserve. Hierover maakt de raad ieder jaar een integrale afweging bij de Voorjaarsnota.

Vraag 12
Hoe voorkomt het college dat betaald parkeren in buitenwijken vooral wordt ervaren als een extra belastingmaatregel voor bewoners die afhankelijk zijn van hun auto voor werk, mantelzorg of gezinsleven?
Antwoord 12
Betaald parkeren is een beleidsinstrument binnen ons mobiliteitsbeleid en een ordeningsinstrument voor de openbare ruimte. Bij de invoering nemen wij de toegankelijkheid mee. Voor bewoners met een gehandicaptenkaart is parkeren gratis. Verder zijn er verschillende vergunningen, kortingsregelingen en tarieven voor mantel, kraam en thuiszorg, U-pashouders, bezoek van bewoners, scholen, autodelers etcetera. Wij zijn van mening dat wij hiermee voor iedereen een passend aanbod bieden.

Vraag 13
Is het college bereid de invoering terug te draaien als na invoering blijkt dat de parkeerdruk nauwelijks afneemt terwijl de lasten voor bewoners wel stijgen?

Antwoord 13
Wij vinden het belangrijk dat er consistentie is in beleid en wil een betrouwbare overheid zijn. Zie ook antwoord bij vraag 2.

Hoogachtend
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen 'Uitstellen invoering betaald parkeren'

8 mei 2026

Vragen:

'Amersfoort stopt voorlopig met uitbreiding betaald parkeren' dat kopte RTV Utrecht op 8 april jl. In het artikel is te lezen dat het college van de gemeente Amersfoort de gemeenteraad heeft laten weten de invoering van betaald parkeren voorlopig uit te stellen, om ruimte te geven aan de verkiezingsuitslag en de vorming van een nieuw college.
Hoe anders is dat in de gemeente Utrecht. Daar ontvingen bewoners in Zuilen en Lunetten afgelopen week een wijkbericht dat het college de invoering van betaald parkeren per 1 november wél doorzet. Een bericht dat inwoners onaangenaam verrast, want tijdens de campagne voor de gemeenteraadsverkiezingen leek zich een meerderheid van partijen af te tekenen die openlijk kritisch waren op de plannen voor de invoering van betaald parkeren in de hele gemeente.
De fracties van de VVD, Stadsbelang Utrecht, UtrechtNu!, JA21, DENK en Utrecht Solidair menen dat het Utrechtse college een goed voorbeeld kan nemen aan het college in Amersfoort en stelt daarom de volgende vragen:

Democratisch Proces

1. Vindt het college het wenselijk om de invoering van betaald parkeren op te schorten tot na de coalitieonderhandelingen, zoals in Amersfoort is gebeurd?
2. Is het college bereid de uitbreiding van betaald parkeren pas door te zetten nadat de nieuwgekozen gemeenteraad zich daarover heeft kunnen uitspreken?
3. Zo nee, hoe rechtvaardigt het college het om deze onomkeerbare maatregel nu door te zetten terwijl het huidige college demissionair is?

Financiële gevolgen

4. Erkent het college dat betaald parkeren in Zuilen en Lunetten extra financiële druk legt op huishoudens?
5. Ziet het college mogelijkheden om de uitrol van betaald parkeren uit te stellen als lokale bijdrage om inwoners in Utrecht tegemoet te komen in deze economisch zware tijden?

6. Kan het college de verwachte meerkosten voor bewoners in beide wijken, inclusief bezoek en mantelzorg, inzichtelijk maken en aangeven of compensatie of uitstel mogelijk is?

Noodzaak en draagvlak

7. Is het college bereid per wijk opnieuw te toetsen of er daadwerkelijk sprake is van structurele parkeerdruk?
8. Is onderzocht hoeveel bewoners in Zuilen en Lunetten onvoldoende alternatieven hebben voor de auto door werk, zorg of OV-bereikbaarheid?
9. Welke concrete doelen moet betaald parkeren in deze wijken behalen, en binnen welke termijn wordt geëvalueerd of die doelen zijn gehaald?

Alternatieven en maatwerk

10. Waarom kiest het college niet voor maatwerk per wijk, zoals blauwe zones, gerichte vergunningen of tijdsvensters, in plaats van een generieke uitbreiding?
11. Kan het college aangeven hoeveel van de opbrengsten terugvloeien naar de wijken voor leefbaarheid, verkeersveiligheid of parkeeroplossingen?

Vertrouwen en evaluatie

12. Hoe voorkomt het college dat betaald parkeren in buitenwijken vooral wordt ervaren als een extra belastingmaatregel voor bewoners die afhankelijk zijn van hun auto voor werk, mantelzorg of gezinsleven?
13. Is het college bereid de invoering terug te draaien als na invoering blijkt dat de parkeerdruk nauwelijks afneemt terwijl de lasten voor bewoners wel stijgen?

Gesteld door:

- Richard Nijhoff, VVD
- Robert Biever, Stadsbelang Utrecht
- David Bosch, UtrechtNu!
- Mika Raterman, JA21
- Mahmut Sungur, DENK
- Yvonne Hessel, Utrecht Solidair

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	M. van Wely	**Datum**	14 april 2026
E-mail	m.van.wely@utrecht.nl	**Kenmerk**	34135495
Type brief	Voortgang	**Onderwerp**	Halfjaarlijkse voortgangsbrief parkeren
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Met het half jaar uitstel van de invoering van betaald parkeren in blok 2 hebben wij bewust eerst ingezet op het op orde brengen van het parkeermanagementsysteem en de dienstverlening. Daarmee is een stevigere basis gelegd en kunnen we door met een beheersbare invoering van betaald parkeren per 1 november 2026. Dit betekent dat we in lijn met het Uitvoeringsprogramma Invoeren betaald Parkeren in mei gaan communiceren over het invoermoment van 1 november 2026. Tegelijkertijd blijven we werken aan verdere verbeteringen en monitoren we de voortgang nauwlettend.

In deze halfjaarlijkse voortgangsbrief informeren wij u over de ontwikkelingen in het parkeerdossier in het afgelopen half jaar. Het raadsbesluit van 20 november 2025 om de invoering van betaald parkeren in blok 2 met een half jaar uit te stellen, bood ruimte om eerst de basis te versterken. Wij hebben daarbij aangegeven het half jaar uitstel te gebruiken om:

- de basisfunctionaliteiten van het parkeermanagementsysteem af te ronden (scope 1) en ‘Bezoeker betaalt’ te introduceren in de webapp,
- opvolging te geven aan de aanbevelingen uit de Quickscan parkeermanagementsysteem van PwC,
- de dienstverlening te verbeteren op basis van de ervaringen uit blok 1.

Met de introductie van ‘Bezoeker betaalt’ en de parkeervergunning maatschappelijk bieden we een goede oplossing voor bezoekers, onderwijs en politie in gebieden met betaald parkeren. In combinatie met de versterking van de organisatie en een beter werkend parkeermanagementsysteem, is het mogelijk om de verdere invoering per 1 november 2026 beheersbaar uit te voeren.

Net als in de vorige halfjaarlijkse voortgangsbrief van 12 september 2025, nemen we in deze brief lopende toezeggingen mee. Voor de toezegging uit de commissie 19 juni 2025 over het verbeteren van de ramingsfunctie ten behoeve van de parkeerexploitatie verwijzen we u naar de Voorjaarsnota 2026 en het Meerjaren Perspectief Ruimte 2026. Tegelijkertijd met deze brief ontvangt u de raadsbrief Garageparkeren met een nadere toelichting op garageparkeren en parkeren op afstand, zoals toegezegd in de raadsvergadering van 20 november 2025.

Inhoudsopgave
In deze brief komen achtereenvolgens de volgende onderwerpen aan bod:
1. Voortgang implementatie en doorontwikkeling parkeermanagementsysteem (PMS)
   1.1. Stand van zaken implementatie PMS
   1.2. Verminderen tijdelijke oplossingen
   1.3. Opvolging aanbevelingen Quickscan Parkeermanagementsysteem PwC
2. Invoering betaald parkeren
   2.1. Terugblik invoermoment 1 november 2025
   2.2. Vooruitblik invoermoment 1 november 2026
   2.3. Dienstverlening
3. Kortingsregelingen/doelgroepen
   3.1. Bezoekerskorting
   3.2. Parkeervergunning maatschappelijk

1. Voortgang implementatie en doorontwikkeling PMS

1.1. Stand van zaken implementatie Parkeermanagementsysteem (PMS)
De afgelopen periode hebben we, zoals aangegeven in de raadsbrief Vervolg invoeren betaald parkeren en concept Uitvoeringsprogramma van 12 september 2025, prioriteit gegeven aan de implementatie van de basisfunctionaliteiten in PMS. Daarnaast hebben we ons, in lijn met M312 Eerst verbeteren, dan uitbreiden, gericht op gebruiksvriendelijke oplossingen met de uitrol van ‘Bezoeker betaalt’ en de introductie van de parkeervergunning maatschappelijk voor onderwijs en politie. Hieronder lichten we op hoofdlijnen de voortgang toe in de implementatie en doorontwikkeling van PMS. Voor een uitgebreidere toelichting verwijzen we naar de bijlage *Overzicht voortgang PMS*.

Garages
Zoals aangegeven in de raadsvergadering van 20 november 2025, zijn er momenteel meerdere ontwikkelingen gaande die invloed hebben op garageparkeren: onderzoek naar tarieven voor garageparkeren voor masterplan Overvecht Centrum, de introductie van Parkeren op Afstand voor o.a. de Merwedekanaalzone, en de ingezette beweging van parkeren op straat naar parkeren in garages. We vinden het belangrijk om bij de implementatie van garages in PMS rekening te houden met deze ontwikkelingen. Daarom hebben we de bestaande functionaliteit getoetst en in kaart gebracht welke aanpassingen nodig zijn om garages op een toekomstbestendige manier te kunnen implementeren. De komende maanden ligt onze prioriteit bij de verdere uitrol van garages. We verwachten dat we het product garages in het derde kwartaal van 2026 in gebruik kunnen nemen. Dit is later dan waar we eerder van uitgingen. Een latere uitrol van garages heeft geen directe gevolgen heeft voor de invoering van betaald parkeren in de gebieden van blok 2. In deze gebieden staan geen (gemeentelijke) garages.

Verkeers- en milieuontheffingen
In het kader van de uitfasering van Key2Parkeren zijn alle gegevens voor ontheffingen gemigreerd naar Citypermit. We hebben de tijdelijke oplossing voor ontheffingen daarom niet meer nodig. In het tweede kwartaal 2026 toetsen we welke aanpassingen in de bestaande functionaliteit van PMS nodig zijn voor de implementatie van ontheffingen in PMS. Het aantal en de aard van de benodigde aanpassingen is bepalend voor de tijd die hiervoor nodig is. Daarom kunnen we op dit moment nog geen mijlpaal voor ontheffingen geven.

1.2. Verminderen tijdelijke oplossingen
Zolang niet alle functionaliteiten geïmplementeerd zijn in PMS, zijn tijdelijke (verminderd geautomatiseerde) oplossingen nodig om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen. In de tabel hieronder staat het overzicht van de huidige, resterende tijdelijke oplossingen. Deze zijn beheersbaar en kunnen voortgezet worden totdat de functionaliteiten in PMS toegevoegd zijn. Bewoners en ondernemers ondervinden geen hinder van de tijdelijke oplossingen.

Doelgroep	Huidig aantal vergunningen	Verwachte einddatum gebruik tijdelijke oplossing
Garages abonnement	1359	Q4 2026
Deelauto's vaste plek	159	Nader te bepalen

1.3. Opvolging aanbevelingen Quickscan Parkeermanagementsysteem PwC

In de commissie MGOR van 6 november 2025 heeft u aangegeven geïnformeerd te willen worden over de opvolging van de aanbevelingen uit de Quickscan Parkeermanagementsysteem. Zoals aangegeven in de commissie maken we daarbij onderscheid tussen aanbevelingen die we op korte termijn (hebben) kunnen oppakken en aanbevelingen waar meer tijd nodig is. In de quickscan zijn de aanbevelingen in een aantal aandachtsgebieden verdeeld. In onderstaande tabel geven we inzicht in de opvolging van de aanbevelingen per aandachtsgebied in de afgelopen periode.

Projectorganisatie en governance
• De projectorganisatie, governance, en projectbeheersing zijn tegen het licht gehouden. • De (project)organisatie is op meerdere plekken versterkt, met onder andere testmedewerkers en een extra functioneel beheerder. • Met het opstellen van een actueel projectplan geven we invulling aan meerdere aanbevelingen op het gebied van governance (zoals een RACI-tabel en herstructurering van de stuurgroepen) en standaardisatie en vastlegging van werkwijzen (zoals het intakeproces voor nieuwe parkeerproducten). • We werken met een integrale planning, inclusief risico's.
Systeemgereedheid
• De Service Level Agreement (SLA) met de leverancier is geactualiseerd. Hierin zijn o.a. de back-up, herstelprocedures en systeemprestaties opgenomen. • De SLA sluit aan op de specifieke wensen van de gemeente.
Proces, data en rapportage gereedheid
• Het Programma van Eisen is een standaard agendapunt op het reguliere overleg met de leverancier. • Bij 'Bezoeker betaalt' zijn eindgebruikers betrokken bij de ontwikkeling, zodat de functionaliteit zo goed mogelijk aansluit op de wensen van de eindgebruiker.
Beveiliging en compliance
• Incidentmanagement, beveiligingseisen en een exit-strategie zijn opgenomen in de geactualiseerde SLA. • De SLA bevat werkafspraken voor het geval zich incidenten voordoen.
Verandermanagement en gereedheid
• In de geactualiseerde SLA is de ESCROW opgenomen als onderdeel voor het fallbackplan. • In het projectplan zijn afspraken opgenomen over het uitvoeren van evaluaties en het delen van uitkomsten daarvan met de stuurgroep. • De implementatie van 'Bezoeker betaalt' is geëvalueerd om lessen te trekken voor volgende deelprojecten.

We benutten het komende half jaar om aanbevelingen door te voeren uit bovenstaande aandachtsgebieden die betrekking hebben op standaardisatie van documenten, zoals dashboards en voortgangsrapportages. Ook stellen we het komende half jaar eenduidige, gedocumenteerde criteria vast voor de afronding van het PMS-project. Dit biedt concrete voorwaarden voor een verantwoordelijke projectafsluiting. In de volgende halfjaarlijkse voortgangsbrief geven we een update over de opvolging van de aanbevelingen.

2. Invoering betaald parkeren

In deze voortgangsbrief gaan we specifiek in op het laatste en het volgende invoermoment betaald parkeren. In overeenstemming met het Uitvoeringsprogramma Invoeren betaald Parkeren 2025-2028 monitoren we de voortgang en de effecten van de invoering van betaald parkeren aan de hand van een aantal indicatoren. Het gaat dan in ieder geval om parkeerdruk, aantallen parkeerplekken en opgeheven parkeerplekken, gebruik van de P+R's, autobezit en cijfers uit de inwonersenquête. We rapporteren hierover in de jaarlijkse Monitor Mobiliteitsplan.

In de commissie MGOR van 6 november 2025 heeft u specifiek gevraagd naar informatie over een eventueel waterbedeffect bij de invoering van betaald parkeren. Vanaf 2024 meten wij structureel de parkeerdruk in de stad: in de binnenstad jaarlijks, in de rest van het betaald parkeren gebied één keer in de twee jaar. Bij de invoering van betaald parkeren voeren we een nulmeting uit en een 1e meting een half jaar tot een jaar na invoering. Op dit moment hebben we nog niet alle gegevens van de gebieden in blok 1. Op basis van de beschikbare informatie zien we een daling van de parkeerdruk en het aantal meldingen van parkeeroverlast in gebieden waar betaald parkeren ingevoerd is. In de aangrenzende gebieden zien we een toename van de parkeerdruk en het aantal meldingen. In de eerstvolgende jaarlijkse Monitor Mobiliteitsplan informeren we u uitgebreider over veranderingen in de parkeerdruk.

2.1. Terugblik invoermoment 1 november 2025

Per 1 november 2025 is betaald parkeren ingevoerd in de gebieden:

- Grauwaart
- IBB-laan
- Kanaleneiland-Noord
- Van Lieflandlaan e.o.
- Papendorp
- Spinozaplantsoen e.o.
- Th. à Kempisplantsoen e.o.
- Westraven

De invoering in deze gebieden is uitgevoerd volgens het uitvoeringsprogramma en grotendeels volgens verwachting verlopen. Net als in mei 2025 is extra ingezet op fysieke dienstverlening. In Kanaleneiland was onduidelijkheid rond het parkeren voor de bewoners boven winkelcentrum Nova (Bernadottelaan). Hier is over gesproken in de raadsvergadering van 13 november 2025. De eigenaar van het winkelcentrum staat deze bewoners niet toe dat zij op het eigen terrein parkeren. De bewoners hebben een parkeervergunning in de overgangsregeling gekregen. Naar aanleiding van de raadsvergadering van 13 november zijn wij nogmaals in gesprek gegaan met de eigenaar over de situatie. Dit heeft niet tot een wijziging van standpunt geleid. De gemeente blijft in overleg met de eigenaar over de herontwikkeling van het winkelcentrum. In die gesprekken onderzoeken we of er mogelijkheden zijn om de parkeerbehoefte van de huidige bewoners op eigen terrein op te lossen. Om soortgelijke situaties in de toekomst te voorkomen, benaderen we bij volgende invoermomenten vroegtijdig eigenaren/verhuurders van locaties met (veel) parkeergelegenheid op eigen terrein. We hebben deze werkwijze ook opgenomen in het uitvoeringsprogramma.

2.2. Vooruitblik invoermoment 1 november 2026

Op 20 november 2025 stelde uw raad de planning voor invoeren betaald parkeren blok 2 vast. Per 1 november 2026 krijgen de volgende buurten betaald parkeren:

- Geuzenwijk-de Driehoek
- Elinkwijk
- Johan Uitenbogaertstraat e.o.
- Lunetten-Noord en een deel van Lunetten-Zuid.

In overeenstemming met het uitvoeringsprogramma informeren wij de bewoners en ondernemers van deze buurten begin mei (week 19) met een eerste wijkbericht. In de volgende paragraaf geven we een nadere toelichting op de dienstverlening.

2.3. Dienstverlening invoeren betaald parkeren

Zoals aangegeven in de raadsbrief Vervolg invoeren betaald parkeren en concept Uitvoeringsprogramma, benutten we het half jaar uitstel van blok 2 om onze dienstverlening te verbeteren op basis van de lessen uit blok 1. In blok 1 hebben we onze buurtgerichte aanpak uitgebreid en aangescherpt om bewoners beter te bereiken. We continueren deze aanpak in blok 2 en hebben het als standaard werkwijze opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Zo organiseren we voor het invoermoment van 1 november 2026 weer informatiebijeenkomsten waar bewoners en

ondernemers terecht kunnen met vragen over betaald parkeren. Daarnaast organiseren we hulpmomenten waarbij vergunningverleners bewoners en ondernemers direct helpen met het aanvragen van een vergunning en/of kortingsregeling. Bij het laatste invoermoment is beperkt gebruik gemaakt van deze mogelijkheid. We gaan daarom ook (maatschappelijke) organisaties informeren over de invoering van betaald parkeren en de verschillende manieren waarop bewoners hulp kunnen krijgen, zodat zij dit met hun achterban kunnen delen. Deze hulp geldt ook voor bewoners met een U-pas die sinds 1 april 2025 een tegemoetkoming kunnen aanvragen in de kosten voor een bewonersvergunning. In de periode april 2025 tot 1 april 2026 hebben 766 U-pas houders een aanvraag ingediend, waarvan 616 aanvragen geheel of gedeeltelijk zijn toegekend.

Bewoners kunnen met vragen over het aanvragen van parkeervergunningen en kortingsregelingen ook terecht bij de wijkbureaus, bibliotheken en het stadskantoor. We hebben duidelijke instructies opgesteld zodat collega's en bibliotheekmedewerkers bewoners goed kunnen helpen bij vragen. Voor moeilijkere vragen kunnen zij direct schakelen met een vergunningverlener, zodat bewoners snel geholpen worden.

Daarnaast speelt het Klancontactcentrum (KCC) een belangrijke rol in de ondersteuning van bewoners en ondernemers die hulpvragen hebben over parkeren. We breiden in 2026 de capaciteit van het KCC uit (met 0,6 FTE) om de verwachte toename van klantcontacten op te vangen als gevolg van de uitbreiding van het betaald parkeren gebied per 1 november 2026. Ook zetten we in de periode rondom 1 november extra collega’s in om de piek van telefoontjes naar het KCC rondom het invoermoment op te vangen. Een aandachtspunt hierbij is de sluiting van het KCC op woensdag- en vrijdagmiddag vanaf 1 januari 2026 als gevolg van bezuinigingen. Op dit moment kunnen we nog geen conclusies trekken over de gevolgen hiervan voor de (gemeentebrede) dienstverlening.

3. Kortingsregelingen/doelgroepen

3.1. Bezoekerskorting

Sinds 15 oktober 2025 kunnen bezoekers via de webapp Mijn Parkeeractie zelf met een kortingscode betalen voor hun parkeersessie. In de commissie MGOR van 6 november hebben we toegezegd u inzicht te geven in het gebruik van ‘Bezoeker betaalt’. Onderstaande tabel bevat een overzicht van het aantal parkeersessies met bezoekerskorting per maand, uitgesplitst naar parkeerzone. Hierbij is inzichtelijk gemaakt of de parkeersessie is betaald door de bewoner of door de bezoeker (via ‘Bezoeker betaalt’ in de webapp). De zones laten zich lastig vergelijken, omdat de venstertijden en tarieven niet in alle zones gelijk zijn.

In de tweede helft van december is er extra promotie geweest om inwoners en het netwerk te herinneren aan de mogelijkheid om een kortingscode aan te maken. Er is een mailing verstuurd en een online campagne uitgevoerd via sociale media. Vanwege de korte periode dat ‘Bezoeker betaalt’ in gebruik is, kunnen we nog geen harde conclusies trekken over het gebruik.

Tabel: aantal parkeersessies met bezoekerskorting per zone

Zone	Betaald door	Okt. 2025*	Nov. 2025	Dec. 2025	Jan. 2026	Feb. 2026
A1	Bewoner	990	1.624	1.781	1.440	1.428
A1	Bezoeker	201	528	663	617	588
A2	Bewoner	11.267	17.528	18.965	16.951	15.840
A2	Bezoeker	2.578	5.274	6.763	6.191	5.944
BC	Bewoner	17.646	26.975	29.371	25.348	24.054
BC	Bezoeker	2.405	6.101	8.182	8.355	7.889

** De maand oktober betreft een halve maand: ‘Bezoeker betaalt’ is sinds 15 okt 2025 te gebruiken.*

We hebben op de gemeentelijke website (Nederlandstalige) instructievideo’s geplaatst over het gebruik van de kortingsregeling via de webapp. Bewoners kunnen zo stap voor stap volgen hoe zij een kortingscode kunnen aanmaken. We delen de video’s ook met netwerk- en belangenorganisaties,

zoals buurtcentra, stichtingen en de bibliotheek. We hopen dat dit bijdraagt aan een toename in het gebruik van ‘Bezoeker betaalt’. Bij ditzelfde netwerk blijven we onder de aandacht brengen dat de kortingsregeling, net als vergunningaanvragen, ook op papier kan worden aangevraagd.

3.2. Parkeervergunning maatschappelijk

Op verzoek van uw raad zijn wij tot een structurele oplossing gekomen voor onderwijs en politie. Medewerkers van scholen en politie kunnen vanaf 1 april 2026 gebruik maken van een parkeervergunning maatschappelijk met een gereduceerd tarief. Uw raad heeft het tarief op 13 november 2025 vastgesteld in de Verordening Parkeerbelastingen. In overeenstemming met M414 Verbeter de ‘parkeervergunning onderwijs’ Utrecht hebben wij in december 2025 de voorwaarden voor de parkeervergunning maatschappelijk opgenomen in de Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en parkeerplaatsen. Deze voorwaarden golden niet in de tijdelijke oplossing, waarbij scholen restitutie ontvingen voor het verschil in tarief. We zijn ons ervan bewust dat door deze voorwaarden niet alle medewerkers in aanmerking komen voor een parkeervergunning maatschappelijk.

Scholen en politie kunnen de parkeervergunning sinds 5 januari 2026 aanvragen. We hebben alle scholenkoepels en de politie hierover geïnformeerd. Om de overgang van de tijdelijke oplossing naar de structurele oplossing zo soepel mogelijk te laten verlopen, bieden we ondersteuning aan scholen die hulp nodig hebben bij de aanvraag van de parkeervergunning maatschappelijk. Hetzelfde geldt voor de politie.

In de wijziging van de nadere regel is ook de definitie voor thuiszorg en mantelzorg verruimd, zoals aangekondigd in de raadsbrief van 12 september 2025. Het is daarom niet meer nodig om een aparte parkeervergunning voor zorgverleners te introduceren.

Wij hopen u met de halfjaarlijkse voortgangsbrief voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Overzicht voortgang PMS
Bijlage bij halfjaarlijkse voortgangsbrief parkeren, april 2026

Stand van zaken basisfunctionaliteiten (scope 1)

Categorie	Stand van zaken 12 sept. 2025	Stand van zaken 1 april 2026
Bewonersvergunning	Afgerond	Afgerond
Gehandicaptenkaart en -plaats	Afgerond	Afgerond
Zakelijke vergunningen Alle zakelijke vergunningen staan in PMS	Voorbereiding livegang De leverancier heeft bestaande functionaliteit voor zakelijke klanten. Dit gaan we in september live zetten.	Alle zakelijke vergunningen zitten in PMS
Wet- en regelgeving Overkoepelende eisen om aan te sluiten op wet- en regelgeving, zoals Archiefwet	Bouw loopt WCAG is afgerond; overige zaken staan op de roadmap en worden in november opgeleverd.	Archiefmodule wordt getest
Garage Functionaliteit toevoegen aan PMS en migratie van alle gegevens die beheerd worden in huidige workaround voorziening	Toetsing van PMS In september 2025 toetsen of de bestaande functionaliteit van PMS goed genoeg is om onze klanten te bedienen. Zo ja, dan kunnen we eind 2025 gebruik maken van PMS.	Toets op bestaande functionaliteit heeft plaatsgevonden. Er zijn aanpassingen nodig. Livegang garages in PMS naar verwachting in Q3 2026.
Verkeers- en milieuontheffingen Functionaliteit toevoegen aan PMS en migratie van alle gegevens die beheerd worden in huidige workaround voorziening.	Voorbereiding migratie De gegevens van Key2Parkeren worden gemigreerd naar CityPermit. Het gaat om 1770 ontheffingen die gedurende 2 maanden overgezet kunnen worden (okt - nov).	Alle gegevens zijn gemigreerd van Key2Parkeren naar Citypermit. In Q2 2026 wordt getoetst in welke mate de functionaliteit van PMS voldoet aan de gestelde eisen.
Uitfaseren Key2Parkeren	Uitfasering is gaande De isolering van de applicatie is uitgevoerd, waardoor er minder cyberdreiging is.	Afgerond. Key2Parkeren is volledig uitgefaseerd.

Stand van zaken verbeteringen (scope 2)

Categorie	Stand van zaken 12 sept. 2025	Stand van zaken 1 april 2026
Bezoeker betaalt	Technisch gereed Externe feedbacksessies zijn uitgevoerd. In september volgen nog enkele sessies. We zijn bezig met de externe communicatie over de nieuwe functionaliteit van betalen met korting.	Afgerond. ‘Bezoeker betaalt’ is sinds 15 oktober 2025 beschikbaar in de webapp Mijn Parkeeractie.
Terugkeerpatroon	Analyse is gestart We zijn momenteel met de leverancier in gesprek over de gewenste functionaliteit en de bouw gaat in september starten.	Loopt. We zijn momenteel met de leverancier in gesprek over de gewenste functionaliteit.
Kentekenwissel	Geen	Loopt. We zijn momenteel met de leverancier in gesprek over de gewenste functionaliteit.

Stand van zaken nieuwe parkeerproducten (scope 3)

Categorie	Stand van zaken 12 sept. 2025	Stand van zaken 1 april 2026
Landelijke milieuzone ontheffingen	Onderzoek bijna afgerond We blijven in 2026 gebruik maken van CityPermit.	Afgerond
Parkeervergunning voor onderwijs	Technisch gereed De inrichting is technisch gereed.	Afgerond. Samengevoegd tot parkeervergunning maatschappelijk.

Parkeervergunning voor politie	Technisch gereed De inrichting (gebaseerd op onderwijsvergunning) is technisch gereed. De tarieven moeten nog vastgesteld worden.	Afgerond. Samengevoegd tot parkeervergunning maatschappelijk.
Parkeervergunning deelauto (vaste plek)	Onderzoek loopt Functionaliteit toevoegen aan PMS om vaste plekken te registreren. De betreffende deelauto's staan al in PMS, maar dan zonder de vaste plek	Geen prioriteit, nog niet gepland.
Parkeervergunning deelauto (freefloat)	Pilot Voor de freefloat-pilot maken we gedurende 3 jaar gebruik van landelijke SHPV functionaliteit en na een succesvolle pilot zal het PMS ingezet worden.	Geen prioriteit, nog niet gepland. Richting einde pilot evalueren over toevoeging aan PMS.
Parkeervergunning zorgverlener	Geen	Wordt niet ontwikkeld. De definitie voor thuiszorg en mantelzorg is verruimd in de Nadere regel. Een aparte parkeervergunning zorgverlener is daarom niet meer nodig.
Flexibele urenvergunning	Onderzoek afgerond Er is een positief verlopen onderzoek gedaan naar de bestaande functionaliteit daarvoor in PMS (op basis van soortgelijke functionaliteit in Den Haag en Rotterdam).	Nog niet bekend
Parkeervergunning huur/leenauto's aanpassen naar urenvergunning	Geen	Wordt niet ontwikkeld; geen vraag naar het product
Landelijke digitale Gehandicapten parkeerkaart (GPK) in de parkeerapp	Nog niet bekend	Nog niet bekend

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer	5390
Vergaderdatum	25 juni 2026
Agendapunt	3.2
Titel	Uitvoerbaarheid en juridische haalbaarheid van de milieuzone en zero-emissiezone

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	**25 juni 2026**

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Team luchtkwaliteit	**Datum**	16 juni 2026
E-mail	utrechtselucht@utrecht.nl	**Kenmerk**	34196401
Type brief	voortgangsbrief	**Onderwerp**	Knelpunt uitbreiding milieuzone personenauto's en autobussen
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Milieu en Emissieloos Vervoer

Geachte leden van de raad,

Hierbij informeren wij u over een juridisch knelpunt waar we tegenaan lopen bij de invoering van de geografische uitbreiding van de milieuzone voor personenauto's en autobussen, die is aangekondigd in het uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor iedereen (oktober 2025). Volgens de definitieve landelijke regelgeving is het niet mogelijk om de uitbreiding van de milieuzone per 1 januari 2027 in te voeren.

Maatregelen
Utrecht heeft een *milieuzone* voor diesel personenauto’s en autobussen en een *nul-emissiezone* (ZE zone, zero-emissiezone) voor bestelbussen en vrachtauto’s. In de beleidsnota en het uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor iedereen zijn maatregelen aangekondigd om de luchtkwaliteit verder te verbeteren. Een van die maatregelen is de uitbreiding van de grenzen van de milieuzone voor personenauto’s en autobussen. De toegangscriteria blijven hetzelfde als voor de huidige milieuzone: voor diesel personenauto’s geldt een toelatingseis van minimaal emissieklasse 5 en voor diesel autobussen een toelatingseis van emissieklasse 6 en hoger. Voor bestelbussen (bedrijfsauto's) en vrachtauto’s geldt deze uitgebreide milieuzone niet. Bestelbussen en vrachtauto’s moeten in Utrecht voldoen aan de kleinere nul-emissiezone (totdat deze wordt uitgebreid in 2030). De maatregel staat ook los van het toegangsbeleid voor vrachtauto’s in het wervengebied.

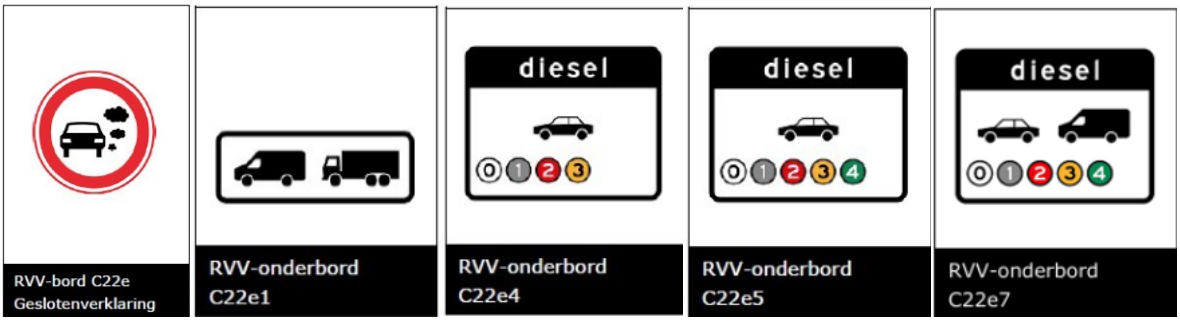
Het uitbreiden van de grenzen van de milieuzone voor personenauto’s en autobussen zorgt voor schonere lucht in heel Utrecht, omdat hiermee de meest vervuilende voertuigen uit de hele stad worden geweerd. Het verschoonde verkeer stoot minder stikstofoxiden, fijnstof en roet uit en dat zorgt voor een positieve bijdrage aan de gezondheid van inwoners.

Nederland is wettelijk verplicht om de EU-grenswaarden te behalen. Zonder nieuwe maatregelen worden de grenswaarden voor stikstofdioxide voor 2030 naar verwachting overschreden op een aantal knelpunten binnen én buiten de huidige milieuzone voor personenauto's en autobussen. Het is daarom belangrijk in te zetten op vermindering van de stikstofdioxide uitstoot met verschillende maatregelen die niet uitsluitend in de binnenstad gelden. Daarom staat in het vastgestelde beleid de

maatregel om de milieuzone uit te breiden. Verder is deze stadsbrede milieuzone een passende stap naar een uitstootvrije stad waar iedereen een bijdrage aan levert. En dat is één van de vier leidende principes in het luchtkwaliteitsbeleid van uw raad (januari 2025).

Knelpunt uitbreiding milieuzone voor personenauto's en autobussen
Volgens het RVV/BABW moet een milieuzone voor personenauto's (verkeersborden C22e4 of C22e5) altijd in combinatie worden ingevoerd met een milieuzone voor bedrijfs- (bestel)auto's (C22e7) óf een nul-emissiezone voor bedrijfs- (bestel-)auto's en vrachtauto's (C22e1) in hetzelfde gebied.
Daardoor mag er geen op zichzelf staand (onder)bord voor alleen een milieuzone voor personenauto's worden geplaatst. Voor Utrecht betekent dit dat daarmee het onlangs (half februari) genomen ontwerp-verkeersbesluit voor de geografische uitbreiding van de zone niet definitief kan worden vastgesteld: het gebied van de nul-emissiezone wordt immers nog niet uitgebreid. Het is daarom juridisch niet mogelijk om de milieuzone-uitbreiding in te voeren op de gewenste datum van 1 januari 2027 zolang het RVV/BABW niet is gewijzigd.

In artikel 8.4 BABW is (per 1 januari 2026) het volgende opgenomen:
'Bij verkeersbord C22e, van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, wordt een of meerdere onderborden geplaatst als bedoeld in de artikelen 86d en 86e van het RVV 1990. De onderborden C22e4 en C22e5 kunnen alleen in combinatie met het onderbord C22e1 geplaatst worden.



Voorgeschiedenis
In de toelichting van de RVV-wijziging voor de nieuwe bebording van emissiezones heeft het Rijk aangegeven dat deze regelgeving geen beleidswijziging beoogde in de mogelijkheden die gemeenten hebben ten aanzien van grenzen van milieu- en nul-emissiezones. Echter, in de internetconsultatie (2023) leek het RVV/BABW toch de mogelijkheid te bieden om een milieuzone specifiek voor personenauto's en autobussen in te kunnen voeren in een gebied dat afwijkt van de nul-emissiezone. Dit is gecorrigeerd in de versie die uiteindelijk naar de Staten-Generaal ging.

Op basis van de conceptversie van 2023 is het besluit van uw gemeenteraad over de uitbreiding genomen. Na de consultatie heeft de RVV-wijziging lang stilgelegen bij het Rijk vanwege de val van het kabinet Rutte IV en het controversieel verklaren van deze RVV-wijziging gedurende de formatie van het kabinet Schoof. Het RVV-wijzigingsbesluit is uiteindelijk in oktober 2025 door het Rijk vastgesteld. In de versie van 10 oktober 2025 zit het hierboven genoemde voorschrift, dat we bij vaststelling van het uitvoeringsprogramma niet hebben gezien. We zijn er ten onrechte vanuit gegaan dat het RVV/BABW nieuwe mogelijkheden voor de gemeenten bood. Helaas zijn gemeenten niet benaderd dat dit voorschrift is toegevoegd aan artikel 8.4 BABW ten opzichte van de consultatieversie, het ministerie geeft aan dat de afstemming beter had gekund.

Het ontwerp-verkeersbesluit, dat wij in februari 2026 hebben genomen, is bedoeld om inwoners mee te nemen in de voorbereidende fase van het verkeersbesluit en om zienswijzen op te halen. Het ontwerp-verkeersbesluit heeft juridisch geen werking of status, dat is pas het geval als het definitieve besluit wordt genomen. Bij het opstellen van het definitieve verkeersbesluit is opnieuw juridisch

onderzoek gedaan. Toen is geconstateerd dat de wijziging in het RVV/BABW de uitbreiding van de milieuzone voor personenauto's en autobussen zoals vastgelegd in het uitvoeringsprogramma niet mogelijk maakt op de gewenste datum. We hadden bij het nemen van het ontwerp-verkeersbesluit opnieuw juridisch onderzoek moeten doen naar het in oktober 2025 genomen RVV-wijzigingsbesluit, en ons niet moeten baseren op de consultatie versie uit 2023.

We kunnen niet voorkomen dat het Rijk dergelijke keuzes maakt. Daarom blijft het van belang om goed contact met het Rijk te onderhouden zodat we op de hoogte zijn wanneer er wijzigingen plaatsvinden tussen de consultatie en daadwerkelijk besluit. In dit contact zullen we ook aangeven dat het wenselijk is dat het Rijk hierover actief communiceert met (in dit geval) gemeenten, zeker wanneer zo'n wijziging een essentieel onderdeel van het besluit is (in dit geval het onmogelijk maken van zones met van elkaar afwijkende grenzen). We hebben van deze casus geleerd en gaan ervan uit dat het onze samenwerking in de toekomst zal verbeteren.

Vervolg
Het definitieve verkeersbesluit voor de uitbreiding van de milieuzone voor personenauto's en autobussen kan pas worden vastgesteld als dit in lijn is met het RVV/BABW. Daarvoor zou het Rijk deze regelgeving moeten wijzigen. Dat vergt een politieke keuze op landelijk niveau over het mogelijk maken van zones met van elkaar afwijkende grenzen. Het ministerie van I&W geeft aan dat een wijzigingstraject voor het RVV lang duurt: vanaf het moment dat I&W de wijziging in gang zet duurt het traject in het algemeen 1,5 jaar. We blijven ambtelijk in contact met IenW over de eventuele mogelijkheden om deze wijziging te realiseren.

Er zijn op dit moment geen andere gemeenten die een milieuzone voor personenauto's in willen voeren in een ander gebied dan een milieuzone of nul-emissiezone voor bestelauto's. Dit komt omdat Utrecht (samen met Eindhoven) de eerste stad was die in 2007 een milieuzone (voor vrachtauto's) invoerde en toen een (relatief) klein gebied hanteerde. De grenzen van die eerste zone zijn bij de daaropvolgende zones (vanaf 2015 ook voor personenauto's en bestelbussen, met steeds zwaarder wordende toegangscriteria) steeds aangehouden. Andere gemeenten hebben bij invoering al direct een grotere zone ingesteld dan Utrecht. Zij lopen dus niet tegen dit probleem aan. Wel hebben meerdere gemeenten aangegeven het belang te zien van het aanpassen van het RVV/BABW om die mogelijkheid in de toekomst te hebben.

Er zijn de volgende mogelijkheden:

- Invoering op 1 januari 2028 (tegelijk met invoering van de zone voor brom- en snorfietsen in hetzelfde gebied) heeft met het oog op de luchtkwaliteit de voorkeur. Dat vergt een aanpassing van het RVV/BABW en bovengenoemde politieke keuze op landelijk niveau.
- Invoering in 2030. Dan kan de uitbreiding gekoppeld worden aan de uitbreiding van de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer naar de hele stad (zoals door uw raad vastgesteld in de beleidsnota Gezonde lucht voor iedereen). Voor deze optie is geen wijziging van het RVV/BABW noodzakelijk, omdat de zones dan voor alle voertuigcategorieën in hetzelfde gebied gelden.
- De uitbreiding van de milieuzone voor personenauto's en autobussen per 1 januari 2027 ook invoeren voor bestelauto's. In het uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor iedereen is echter bewust gekozen om de milieuzone alleen uit te breiden voor personenauto's (en autobussen) en niet voor bestelauto's. Uit de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) bij het uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit bleek dat de baten van een uitbreiding van de milieuzone met bestelbussen en vrachtverkeer beperkt zijn, terwijl de kosten voor de voertuigeigenaren hoog zijn. Door de milieuzone niet te laten gelden voor bestelbussen en vrachtauto's hoeven ondernemers niet al voor 2027 te investeren in voertuigen die in 2030

mogelijk opnieuw vervangen moeten worden. Dat voorkomt dubbele investeringen en biedt hen meer tijd voor een duurzame overstap. Bovendien zorgen we zo voor eenduidige regels: de milieuzone geldt voor personenauto’s en autobussen, de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto’s

- Later dan 2030 uitbreiden van de milieuzone voor personenauto's en autobussen heeft, vanwege de autonome verschoning van het wagenpark, naar verwachting weinig effect op de luchtkwaliteit/gezondheid.

Het heeft de voorkeur om op zo kort mogelijke termijn een besluit te nemen over het vervolg.

Sloopsubsidie
Op dit moment loopt er een sloopsubsidie, waarmee we inwoners financieel ondersteunen om over te stappen op schoner vervoer. Tot nu toe zijn 15 aanvragen uit de voorrangsgroepen (mensen met een laag inkomen of gehandicaptenparkeerkaart) toegekend en zit er nog geld in de subsidiepot. Vanaf 1 juli wordt de subsidieregeling opengesteld voor alle inwoners. De regeling loopt tot 31 december 2026. Deze periode zou verlengd kunnen worden als het subsidiebudget eind dit jaar nog niet op is.

Tot slot
Zodra we meer informatie hebben over invoering van de uitbreiding van de milieuzone voor personenauto's en autobussen, informeren we u en ook de stad hierover, zodat inwoners tijd hebben om zich voor te bereiden.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN NUMMER 87

Datum	18 juni 2026
Van	College B&W
Behandeld door	Sander van der Pot, Frank Manders, Erik Remkes, Eddie van der Waard
E-mailadres	sander.van.der.pot@utrecht.nl
Kenmerk	34177130
Beleidsveld	Milieu en Emissieloos Vervoer

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2026, nummer 87, van David Bosch (UtrechtNu!), Richard Nijhoff (VVD), Robert Biever (Stadsbelang Utrecht), Job van den Broek (CDA), Mika Raterman (JA21) en Richard Nijhoff (VVD) van 13 mei 2026 over 'Zero-emissiezone, stekker eruit?' De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Hoe kan het college enerzijds doorgaan met uitbreiding (er is immers maar een tijdelijk uitstel afgekondigd) van zero-emissiebeleid voor ondernemers, terwijl anderzijds wordt erkend dat het stroomnet onvoldoende capaciteit heeft voor de noodzakelijke laadinfrastructuur, zelfs voor gemeentelijke voertuigen?
Antwoord 1
Het aangescherpte toegangsbeleid in de binnenstad (gewichtsbeperkingen in het wervengebied) is tijdelijk uitgesteld.
Het zero-emissiebeleid, dat onderdeel is van het door uw raad vastgestelde luchtkwaliteitsbeleid, is ***niet*** *uitgesteld.*

Wij erkennen de spanning tussen het zero-emissiebeleid en de huidige netcongestie. We plaatsen daarbij wel de kanttekening dat de nul-emissiezone (zero-emissiezone, ZE-zone) uitsluitend van toepassing is op zakelijk gereden bedrijfs- (bestel-) en vrachtvoertuigen. Deze voertuigen laden grotendeels op eigen terrein, onderweg of aan een openbare laadpaal. Hiervoor bestaan vooralsnog voldoende mogelijkheden.

Met name voor vrachtwagens en voor grotere wagenparken met bestelauto's zal vaker een verzwaring van de aansluiting nodig zijn bij de ondernemer. Dat is vanwege de aansluitstop voor grootverbruik (al sinds 2022) en de tijdelijke aansluitstop voor kleinverbruik in Utrecht (vanaf 1 juli dit jaar) nu niet mogelijk.

De grootste extra vraag naar laadinfrastructuur verwachten we pas op een later moment. Dit gaat met name om de elektrificatie van vrachtvoertuigen, waarbij het - in tegenstelling tot bij bestelvoertuigen – gaat om grotere vermogens en opslagcapaciteit. Op dit moment zijn voertuigen met emissieklasse 5 (bestel) en 6 (bestel en vracht) en nog toegestaan en bovendien valt het grootste deel van de logistieke bewegingen in de stad valt nog niet onder de nul-emissie verplichting.

Voor situaties waarin ondernemers móeten elektrificeren vanwege de nul-emissiezone en dat aantoonbaar niet lukt vanwege netcongestie is in het landelijke ontheffingenstelsel een specifieke ontheffing beschikbaar. In dat geval wordt langer doorgereden met een brandstofvoertuig. Per aanvraag wordt beoordeeld of laden daadwerkelijk niet mogelijk is. In veel gevallen kan slim laden binnen de bestaande aansluiting of elders overigens wél, en dan is een ontheffing niet nodig.

Bij de uitbreiding van de zone verandert dit beeld: een groter gebied betekent dat een groter deel van het wagenpark uitstootvrij moet zijn om toegang te hebben tot de zone. Voor uitbreiding geldt dat mogelijk aanvullende maatregelen nodig zijn of fasering nodig is. In aansluiting op de recente 'Impactanalyse Aansluitstop Netcongestie' doen wij daarom aanvullend onderzoek naar de impact van netcongestie op zowel de huidige nul-emissiezone als op de uitbreiding daarvan, als ook de impact van de nul-emissie zone op elektrificering en daarmee invloed op netcongestie. De uitkomsten van dit onderzoek kunnen aanleiding geven tot (bijvoorbeeld) aanvullende maatregelen en/of bijstelling of een andere fasering van de invoering van de uitbreiding. Wij streven ernaar de resultaten eind 2026 met uw raad te delen.

Op Rijksniveau wordt daarnaast, samen met netbeheerders, gewerkt aan handelingsperspectieven om ook in tijden van netcongestie in de (toekomstige) laadbehoefte te kunnen voorzien. Daarbij worden onder meer maatwerkcontracten, netbewust laden en slimme laadstrategieën buiten piekuren uitgewerkt. Deze aanpak geldt zowel voor laden op eigen terrein als voor de openbare laadinfrastructuur.

Vraag 2
Welke concrete laad- en netcapaciteit is momenteel daadwerkelijk beschikbaar voor vrachtwagens, bestelbusjes en logistieke voertuigen van ondernemers die door gemeentelijk beleid moeten verduurzamen?
Antwoord 2
Hoeveel laadcapaciteit al beschikbaar is, is onbekend omdat deze zich vooral op privaat terrein, en bij private aansluitingen bevindt. Binnen die private aansluiting kan wel vaak meer worden geladen, zeker in de nacht als er geen of minder andere bedrijvigheid is, vooral voor bestelvoertuigen. En omdat circa negentig procent van de ondernemers maximaal twee voertuigen heeft die vaak wel binnen de bestaande aansluiting kunnen worden geladen. Op welk moment de aansluiting verzwaard moet worden om eventueel resterende voertuigen te laden, weten wij niet. Wij hebben geen inzicht in het contractvermogen en waarvoor dat gebruikt wordt (o.a. vanwege privacy). Daarnaast is het ons niet bekend waar en in welke mate voertuigen laden, bijvoorbeeld op eigen terrein, logistieke hubs of buiten de gemeente (op depot, onderweg, of op bestemming).

Vraag 3
Hoeveel extra laadpunten voor zwaar logistiek vervoer zijn volgens het college nodig om het huidige beleid realistisch uitvoerbaar te maken, hoeveel daarvan zijn daadwerkelijk gepland en binnen welke termijn verwacht het college dat deze operationeel zijn?
Antwoord 3
We kunnen niet aangeven hoeveel extra laadpunten er op enig moment (extra nodig) zijn ten opzichte van het al geïnstalleerde aantal. Dat komt omdat het merendeel van de laadinfrastructuur voor zware logistiek (vracht 90%, bestel 50%) zich op private depots bevindt, waar wij geen inzicht in hebben (zie antwoord 2).

Vraag 4
Kan het college inzichtelijk maken hoeveel ondernemers momenteel willen elektrificeren maar daarbij worden belemmerd door netcongestie, ontbrekende laadvoorzieningen of wachttijden bij netbeheerders?

Antwoord 4
Er is geen volledig en eenduidig inzicht in hoeveel ondernemers momenteel willen elektrificeren maar daarin worden belemmerd door netcongestie: zij melden zich niet allemaal bij de gemeente. Wel weten we dat er aanvragen voor verzwaring of nieuwe grootverbruikaansluitingen op de wachtlijst van de netbeheerder staan, maar de aanleiding daarvoor weten we niet. Zo'n aanvraag kan ook gedaan worden met het oog op uitbreiding van bedrijfsactiviteiten, nieuwe machines of iets dergelijks.

De ontheffingsaanvragen voor de nul-emissiezone worden landelijk behandeld en gemonitord. Hieronder vallen ook de ontheffingen voor netcongestie. Deze geven inzicht in situaties waarin ondernemers aantoonbaar worden belemmerd. Tot op heden zijn daarvoor landelijk, voor alle gemeenten met een nul-emissiezone gezamenlijk, 112 aanvragen gedaan.

Vraag 5
Op welke wijze toetst het college of opgelegd beleid praktisch uitvoerbaar is voordat ondernemers worden geconfronteerd met verboden, beperkingen of extra kosten?
Antwoord 5
De uitvoerbaarheid toetsen we continu binnen de landelijke samenwerking van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones 2025-2030, samen met het Rijk, brancheorganisaties en andere gemeenten. In dat verband worden signalen gedeeld, knelpunten geanalyseerd en waar nodig gezamenlijke maatregelen ontwikkeld.

Aanvullend toetsen we de uitvoerbaarheid van (voorgenomen) beleid op meerdere manieren. Zo wordt de werking van de huidige nul-emissiezone continu gemonitord via ANPR-cameradata, waarmee inzicht wordt verkregen in de samenstelling van de verkeersstromen en het nalevingsniveau van de zone. Dit nalevingspercentage ligt op circa 99%, wat aangeeft dat het beleid vooralsnog in de praktijk zeer goed wordt nageleefd. Daarnaast volgen we, via het landelijk geharmoniseerde ontheffingenstelsel, waaronder de ontheffing wegens netcongestie, in welke situaties ondernemers belemmerd worden (zie ook antwoord 9 in de Schriftelijke Vragen 2026 nr 86 Rechterlijke uitspraak Jaarbeurs en zero-emissiezone. Ook ondersteunt onze logistiek makelaar ondernemers actief bij het vinden van oplossingen; sinds januari 2024 heeft hij circa 120 bedrijven bezocht, 40 marktondernemers begeleid en ongeveer 200 vragen beantwoord.

Vraag 6
Erkent het college dat er momenteel een fundamentele spanning bestaat tussen de snelheid waarmee zero-emissiebeleid wordt ingevoerd en de daadwerkelijke beschikbaarheid van elektriciteitscapaciteit?
Antwoord 6
We erkennen dat er spanning bestaat tussen het zero-emissiebeleid van uw raad en de huidige beperkingen op het elektriciteitsnet. Zoals aangegeven in antwoord 1 doen we aanvullend onderzoek naar de impact van netcongestie op zowel de huidige nul-emissiezone als op de uitbreiding, als ook de impact van de nul-emissie zone op elektrificering en daarmee invloed op netcongestie.

Vraag 7
Waarom wordt uitbreiding van emissiebeleid voorbereid terwijl uit de eigen impactanalyse blijkt dat een aansluitstop grote gevolgen kan hebben voor bedrijven, laadpalen, economische ontwikkeling en bereikbaarheid?
Antwoord 7
In uw vraag wordt gesproken over 'uitbreiding van het emissiebeleid'. Wij gaan er van uit dat u hiermee met name doelt op de door uw raad reeds vastgestelde geografische uitbreiding van de nul-emissiezone.

De Impactanalyse Aansluitstop Netcongestie is bedoeld om risico's zichtbaar te maken, niet om beleidsontwikkeling en –uitvoering stil te zetten. De analyse laat zien dat netcongestie het transitietempo kan vertragen en voorlopers kan benadelen. Vervolgonderzoek (zie eerdere

antwoorden) is daarom nodig om randvoorwaarden, fasering en mitigerende maatregelen uit te werken.

Vraag 8
Welke scenario's heeft het college uitgewerkt voor het geval netcongestie langer aanhoudt dan nu wordt verwacht?
Antwoord 8
Voor de huidige nul-emissiezone is, landelijk geharmoniseerd, vanwege netcongestie een 'ontheffing vanwege netcongestie' geïntroduceerd. Omdat duidelijk is geworden dat netcongestie langer zal duren dan de transitieperiode van de nul-emissiezones, is de mogelijkheid om deze ontheffing aan te vragen verlengd tot na 2030. We houden er rekening mee dat vaker een beroep zal worden gedaan op deze ontheffing. Binnen de geharmoniseerde landelijke samenwerking van de nul-emissiezones, zoals afgesproken in de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones 2025-2030, monitoren we samen met het Rijk, gemeenten en brancheverenigingen continu de uitvoerbaarheid en sturen we bij waar nodig.Voor uitbreiding geldt dat mogelijk aanvullende maatregelen nodig zijn of fasering nodig is.

Vraag 9
Welke onderdelen van het huidige zero-emissiebeleid zijn volgens het college afhankelijk van extra netcapaciteit die er op dit moment nog niet is?
Antwoord 9
De grootste afhankelijkheden van extra netcapaciteit doen zich voor bij vervoerders die in de nul-emissiezone moeten zijn met grotere (bestel-)wagenparken en bij zwaar logistiek vervoer (vrachtwagens). Vaak kan een deel van het wagenpark wel worden geladen, maar is voor het resterende deel van het wagenpark een nieuwe of zwaardere aansluitingen nodig mits die voertuigen ook daadwerkelijk in een zone moeten zijn, anders kunnen zij op fossiele brandstof andere delen van Nederland of andere landen bedienen. Door de tijdelijke aansluitstop kunnen verzwaringen voorlopig niet worden gerealiseerd.

De afhankelijkheid van extra netcapaciteit geldt nog sterker bij de uitbreiding van de nul-emissiezone . Dit vereist verdere elektrificatie (meer dan de huidige zone) en zorgt daarmee voor een grotere behoefte aan voldoende laadcapaciteit (zowel openbaar als privaat).

Voor ondernemers blijft daarom de landelijke ontheffing wegens netcongestie beschikbaar. Structurele oplossingen voor deze onderdelen van dit beleid zijn afhankelijk van toekomstige uitbreiding van netcapaciteit of maatwerkcontracten die laden buiten piekmomenten mogelijk maken.

Vraag 10
Welke risico's ziet het college voor bevoorrading van winkels, horeca en binnenstedelijke logistiek als ondernemers wel moeten verduurzamen maar onvoldoende toegang hebben tot laadcapaciteit?
Antwoord 10
Zonder bevoorrading (en invalinzameling) kan de binnenstad niet functioneren. Alle ondernemers, maar ook (culturele en maatschappelijke) instellingen hebben bevoorrading nodig. De gemeente heeft daarom alternatieven en maatregelen om de transitie naar schone bevoorrading te ondersteunen, begeleiden en organiseren en zal dit doorlopend monitoren.

Zoals in antwoord 1 is gemeld is voor het grootste deel van deze ondernemers voorlopig voldoende laadcapaciteit beschikbaar binnen bestaande aansluitingen. We verwachten dat de meeste ondernemers hiermee hun bedrijfsvoering kunnen blijven voortzetten.

Vraag 11
Hoe beoordeelt het college het feit dat vervoerders en logistieke partijen aangeven dat zij ondanks ontheffingen nog steeds niet weten hoe zij de bevoorrading praktisch moeten organiseren?

Antwoord 11
In het kader van het toegangsbeleid (wegens gewichtsbeperkingen) in de binnenstad zijn we in gesprek met brancheorganisaties en individuele vervoerders die zoeken naar de beste manier om de binnenstad te bevoorraden met het oog op de nieuwe toegangsregels per 1 januari 2027. Tot nu toe vinden onze logistieke makelaars met vrijwel alle partijen oplossingen, middels ontheffingen of alternatieven zoals kleinere voertuigen of bevoorrading per schip.

Voor de nul-emissiezone herkennen wij dit signaal niet. Uit de monitoring van daarvan blijkt dat het nalevingspercentage momenteel circa 99% bedraagt. Dit geeft aan dat ondernemers de toegangsregels van de nul-emissiezone goed kunnen naleven en in de praktijk weten hoe zij hun bevoorrading moeten organiseren. Daarnaast zien wij dat ondernemers die nog niet kunnen voldoen aan de toegangsregels van de nul-emissiezone goed gebruik maken van het landelijk geharmoniseerde ontheffingstelstel. Evenmin zien we dat ondernemers de zone ontwijken. Het volume vervoersbewegingen in de zone is – vergeleken met vóór invoering van de nul-emissiezone - nagenoeg gelijk.

Vraag 12
Hoe voorkomt het college dat ondernemers klem komen te zitten tussen strengere milieuregels enerzijds en een gebrek aan stroomcapaciteit en laadmogelijkheden anderzijds?
Antwoord 12
We erkennen dat de huidige netcongestie en de tijdelijke aansluitstop gevolgen kunnen hebben voor ondernemers die willen overstappen op elektrisch vervoer. Zoals toegelicht in antwoorden 1 en 4 verwachten wij dat het grootste deel van de ondernemers voorlopig binnen de bestaande aansluitingen kan blijven laden. Voor ondernemers die wél in de knel komen doordat zij geen nieuwe of zwaardere aansluiting kunnen realiseren, is er een landelijk vangnet in de vorm van een ontheffing wegens netcongestie.

Vraag 13
Hoeveel ondernemers hebben inmiddels bij de gemeente aangegeven dat zij problemen verwachten met elektrificatie of bevoorrading als gevolg van netcongestie?
Antwoord 13
Op dit moment is het aantal ondernemers dat zich daadwerkelijk meldt met problemen door netcongestie beperkt. We zien dit aan het aantal aanvragen voor de landelijke ontheffing wegens netcongestie, voor alle 19 gemeenten met een nul-emissiezone en Schiphol gezamenlijk zijn dat er momenteel 112 (zie antwoord 4).

Vraag 14
Welke concrete alternatieven biedt het college aan ondernemers zolang voldoende laadinfrastructuur en netcapaciteit ontbreken?
Antwoord 14
Zoals gemeld in antwoord 1 verwachten wij dat er voor de meeste ondernemers voldoende laadinfra en capaciteit is. Voor situaties waarin ondernemers écht niet naar elektrisch vervoer kunnen overstappen vanwege netcongestie, bestaat een vangnet. Zie ook antwoorden 1, 4, 6 en 9.

Daarnaast is de overstap naar emissieloos niet de enige mogelijkheid om te verduurzamen. We ondersteunen ondernemers bij het anders en slimmer organiseren van goederenvervoer. Zij kunnen onder andere gebruikmaken van logistieke hubs (zoals het Stadsdistributiecentrum), waar goederen worden overgeslagen op kleinere, lichtere en/of emissieloze voertuigen. Ook stimuleren we goederenvervoer over water: via vaste laad- en loslocaties in de binnenstad bevoorraden elektrische boten dagelijks horeca en winkels. Ondernemers kunnen daarnaast via ons kosteloos een licht elektrisch voertuig (LEV) uitproberen, zoals een elektrische bakfiets of een compact elektrisch stadsvoertuig. Dit helpt hen te beoordelen of een LEV geschikt is voor hun logistiek, zonder direct te hoeven investeren.

We hebben (zie antwoorden 5 en 11) twee logistiek makelaars in dienst die samen met ondernemers meedenken over de mogelijkheden voor emissieloos vervoer en andere alternatieven.

Vraag 15
Is het college bereid delen van het zero-emissiebeleid te heroverwegen zolang de noodzakelijke energie-infrastructuur aantoonbaar onvoldoende beschikbaar is?
Antwoord 15
Zoals toegelicht in antwoord 1 en 6 wordt in 2026 onderzoek gedaan naar de gevolgen en consequenties van aanhoudende netcongestie op zowel de huidige nul-emissiezone als de uitbreiding hiervan. Als uit dit onderzoek blijkt dat (bijvoorbeeld) aanvullende maatregelen of een andere fasering noodzakelijk zijn dan zetten we dat in gang - en daar komen wij vanzelfsprekend bij u op terug.

Vraag 16
Welke voertuigen van de gemeente kunnen op dit moment niet worden vervangen door elektrische varianten vanwege beperkingen op het stroomnet?
Antwoord 16
Voor de gemeente Utrecht gelden dezelfde (landelijke) toegangsregels en ontheffingsmogelijkheden voor de nul-emissiezone als voor de rest van de stad. Uw raad is op 8 juli 2025 met een brief geïnformeerd over welke gemeentelijke voertuigen door beperkingen op het stroomnet nog niet kunnen worden vervangen door een elektrische variant. In 2025 was 46% van de in totaal 448 gemotoriseerde gemeentelijke voertuigen elektrisch. De uitdaging zit op dit moment bij de zware vrachtwagens, zoals vuilniswagens. Deze hebben veel stroom nodig om op te laden. Het gecontracteerd elektrisch vermogen op de gemeentewerf (Tractieweg 2) is beperkt. Er is niet genoeg stroom beschikbaar om alle voertuigen die de komende jaren vervangen moeten worden, te elektrificeren. Deze situatie wordt versterkt door de tijdelijke huisvesting van de gemeentewerf in verband met de nieuwbouw. Hierdoor moet het energiesysteem en het laadplein feitelijk drie keer worden opgebouwd: op de oude locatie, op de tijdelijke locatie en vervolgens op de nieuwe werf.
Op dit moment loopt een aanbesteding voor 31 afvalinzamelvoertuigen. Dit zijn achterladers (legen kliko's), haakarmwagens (afvoeren containers milieustraat), kraanwagens (o.a. inzamelen grofvuil) en een klein chemisch afval voertuig. De volledig resterende laadcapaciteit van de gemeentewerf wordt uitgenut. Dit houdt in dat we minimaal 4 en naar verwachting maximaal 8 zware elektrische inzamelvoertuigen gaan aanschaffen. De rest van de voertuigen rijdt op HVO100, een 100% fossielvrije, synthetische diesel gemaakt van afvaloliën en dierlijke vetten. Hoewel deze voertuigen niet voldoen aan de toelatingsregels van de nul-emissiezones, stoten de nieuwe voertuigen minder uit dan de oude wagens. In onze vervangingsopgave prioriteren we het elektrificeren van voertuigen die in de huidige nul-emissiezone actief zijn, zodat deze voertuigen kunnen voldoen aan de daar geldende toegangsregels.

Vraag 17
Hoeveel vertraging loopt de verduurzaming van het gemeentelijk wagenpark hierdoor op?
Antwoord 17
In onze brief van 23 december 2023 hebben we uw raad geïnformeerd over de voortgang van de verduurzaming van het gemeentelijk wagenpark. Toen streefden we ernaar in 2030 een 95% emissieloos voer- en vaartuigenpark te realiseren. Daarvoor is vergroting van de netaansluiting nodig. Dat is niet meer haalbaar doordat netbeheerder Stedin tot in ieder geval 2031 netcongestie heeft afgekondigd. Om toch stappen te kunnen zetten in het verduurzamen bereiden we ons voor op maximale elektrificatie van het wagenpark: we benutten alternatieve transportrechten (o.a. blokstroom en reststroom) indien deze beschikbaar komen bij de netbeheerder. Daarnaast onderzoeken we een energiesysteem van stroomgeneratoren en batterijen, en zoeken we alternatieve laadlocaties, zodat we toch bij de volgende grote aanbesteding (verwacht in 2027) van circa 24 voertuigen zo veel mogelijk emissieloze voertuigen aan kunnen schaffen. We willen op die manier zo min mogelijk gebruik maken van het landelijk geharmoniseerde ontheffingenstelsel.

Vraag 18
Vindt het college het geloofwaardig om ondernemers verdergaande verplichtingen op te leggen terwijl de gemeente zelf aangeeft hier voorlopig niet volledig aan te kunnen voldoen?

Antwoord 18
We vinden het belangrijk dat we als gemeente zelf het goede voorbeeld blijven geven, zoals we dat al sinds 2010 doen. We vinden het betreurenswaardig dat we, ondanks deze ambitie, toch genoodzaakt zijn om een aantal dieselvoertuigen aan te schaffen, zoals uitgelegd in de antwoorden op vraag 16 en 17.
Als gemeente hebben wij bij de elektrificatie van ons eigen wagenpark te maken met dezelfde beperkingen als ondernemers. De landelijke regels voorzien juist in een zorgvuldig overgangsregime voor situaties waarin elektrificatie aantoonbaar nog niet mogelijk is, dat geldt zowel voor ondernemers als voor ons als gemeente. Wij blijven door inzet van stroomgeneratoren, batterijen alternatieve laadlocaties, volledig inzetten op een zo snel mogelijke overgang naar een volledig uitstootvrij gemeentelijk wagenpark en zo weinig mogelijk inzet van ontheffingen.

Vraag 19
Welke lessen trekt het college uit deze situatie voor de snelheid en haalbaarheid van toekomstige klimaat- en emissiemaatregelen?
Antwoord 19
Beleid moet altijd realistisch, haalbaar en proportioneel zijn waarbij rekening wordt gehouden met de benodigde randvoorwaarden zoals netcapaciteit en laadinfrastructuur. We volgen de ontwikkelingen rondom netcongestie en de tijdelijke aansluitstop op de voet en betrekken deze bij de uitvoering van het beleid. Waar nodig passen we de uitvoering aan, zo hebben we bijvoorbeeld al het ontheffingenbeleid van de nul-emissiezone geactualiseerd per 1 januari 2026, door onder andere een specifieke ontheffing vanwege netcongestie te introduceren. Daarnaast onderzoeken we breder binnen de gemeente hoe we kunnen komen tot netbewuste beleidskeuzes op diverse andere beleidsvelden.

Vraag 20
Heeft het college inzicht in de totale extra kosten die ondernemers momenteel maken of verwachten te maken als gevolg van netcongestie in combinatie met zero-emissiebeleid?
Antwoord 20
Er zijn ondernemers die, ondanks de netcongestie, kosten hebben gemaakt om het deel van hun wagenpark te verschonen dat de nul-emissiezone in Utrecht of in andere steden bedient. Dat kan zijn vanwege bedrijfsmatige overwegingen (marktaandeel, concurrentiepositie), of omdat de Total Cost of Ownership (TCO) van elektrische bestelvoertuigen nu al beter is dan voor een dieselvariant (voor vrachtvoertuigen ligt dat moment later).
In de Impactanalyse Aansluitstop Netcongestie gaat het in het totaal om 75 tot 225 miljoen euro per jaar aan economische schade. Welk deel daarvan een relatie zou kunnen hebben met het zero-emissiebeleid is onbekend. Deze kosten verschillen per bedrijf en zijn afhankelijk van individuele bedrijfsvoering en investeringskeuzes. Het kan zijn dat ondernemers vanwege netcongestie niet elektrificeren en gebruik maken van andere vormen van logistiek, van hubs, of van de ontheffing wegens netcongestie. Ondernemers die een ontheffing vanwege netcongestie aanvragen betalen €100 aan legeskosten. Zij hebben vervolgens in alle gemeenten met een nul-emissiezone toegang tot de zone.

Vraag 21
Welke economische risico's ziet het college voor de bevoorrading van de binnenstad als elektrificatie van logistiek stagneert?
Antwoord 21
Op dit moment zien we geen economische risico's voor de bevoorrading van de binnenstad. Zoals toegelicht in de antwoorden 1, 4 en 6 verwachten wij dat voor het grootste deel van de ondernemers

voldoende laadinfrastructuur beschikbaar blijft en dat de fasering van de nul-emissiezone ruimte biedt om aan de verplichtingen te voldoen.

Netcongestie kan er in sommige gevallen toe leiden dat ondernemers hun elektrificatie tijdelijk moeten uitstellen. In die situaties biedt de landelijke ontheffing wegens netcongestie een vangnet (zie antwoorden 1 en 9), zodat ondernemers hun bedrijfsvoering kunnen voortzetten totdat voldoende laadcapaciteit beschikbaar is. In andere situaties elektrificeert de ondernemer alsnog, ondanks de aansluitstop, door investeringen te doen (zonnepanelen, batterij, laden elders, etc.).

Vraag 22
Is het college bereid om de raad periodiek inzicht te geven in de economische gevolgen van netcongestie voor ondernemers die onder zero-emissiebeleid vallen?
Antwoord 22
Voor zover wij dit in beeld kunnen brengen (zie eerdere antwoorden) houden wij u op de hoogte van ontwikkelingen rond netcongestie en maatregelen die wij binnen het zero-emissiebeleid kunnen nemen.

Vraag 23
Is het college bereid om het volledige zero-emissiebeleid opnieuw te toetsen op uitvoerbaarheid, netcapaciteit en praktische haalbaarheid voordat verdere uitbreiding plaatsvindt?
Antwoord 23
Dit hebben we ter voorbereiding op de huidige nul-emissiezone in de binnenstad binnen de landelijk geharmoniseerde aanpak met alle partners gedaan en blijven we doen. Aanvullend (zie antwoord 1) voeren we in 2026 onderzoek uit naar de gevolgen van netcongestie voor zowel de huidige nul-emissiezone als de uitbreiding daarvan.

Vraag 24
Kan het college toezeggen dat toekomstige aanscherpingen van emissiebeleid pas plaatsvinden wanneer vooraf aantoonbaar voldoende energie- en laadinfrastructuur beschikbaar is voor ondernemers en logistieke partijen? En ook voor een verdere invoer voor inwoners later in de planning?
Antwoord 24
We scherpen op dit moment het emissiebeleid niet aan, maar voeren het vastgestelde beleid uit, zie antwoord 1. Daarbij is het belangrijk dat de uitvoering van het beleid haalbaar, uitvoerbaar en consistent is. Dit is belangrijk voor ondernemers die gaan investeren en voor ondernemers die al hebben geïnvesteerd. Daarbij houden we ook rekening met de beschikbaarheid van voldoende laadinfrastructuur, zoals dat als randvoorwaarde is opgenomen in ons uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit.

Hoogachtend
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen ‘Zero-emissiezone, stekker eruit?’

13 mei 2026 |

De gemeente Utrecht blijft inzetten op uitbreiding van zero-emissiebeleid, strengere regels voor goederenvervoer en verdere verduurzaming van stadslogistiek. Tegelijkertijd blijkt uit meerdere recente ontwikkelingen dat juist de praktische uitvoerbaarheid steeds verder onder druk komt te staan. Zo valt ook op te maken uit berichtgeving op RTV Utrecht over de radio-uitzending Stadhuisplein waarin D66 ook haar twijfels uit over de invoer van de zero-emissiezone. [1]

Uit berichtgeving van NOS [2] blijkt dat het Utrechtse stroomnet inmiddels zodanig vol is dat zelfs de gemeente haar eigen zware voertuigen, zoals vuilniswagens, voorlopig niet kan vervangen door elektrische varianten omdat er onvoldoende capaciteit is voor laadvoorzieningen. Ook dreigt een aansluitstop waardoor nieuwe laadpalen, bedrijven en zelfs woningen mogelijk niet meer aangesloten kunnen worden op het elektriciteitsnet.

Daarnaast heeft het college zelf recent besloten nieuwe regels voor goederenvervoer uit te stellen na juridische procedures en signalen vanuit brancheorganisaties dat invoering in de praktijk onvoldoende uitvoerbaar is.

Dat roept fundamentele vragen op over de haalbaarheid, uitvoerbaarheid en geloofwaardigheid van het huidige beleid. Daarover heeft UtrechtNu! de volgende vragen:

---

1. Uitvoerbaarheid van het zero-emissiebeleid

De gemeente blijft ondernemers stimuleren en in sommige gevallen feitelijk dwingen om over te stappen op elektrische voertuigen. Tegelijkertijd stelt dezelfde gemeente dat zelfs haar eigen zware voertuigen voorlopig niet elektrisch kunnen worden vanwege een tekort aan netcapaciteit en laadmogelijkheden.

1. Hoe kan het college enerzijds doorgaan met uitbreiding (er is immers maar een tijdelijk uitstel afgekondigd) van zero-emissiebeleid voor ondernemers, terwijl anderzijds wordt erkend dat het stroomnet onvoldoende capaciteit heeft voor de noodzakelijke laadinfrastructuur, zelfs voor gemeentelijke voertuigen?
2. Welke concrete laad- en netcapaciteit is momenteel daadwerkelijk beschikbaar voor vrachtwagens, bestelbusjes en logistieke voertuigen van ondernemers die door gemeentelijk beleid moeten verduurzamen?
3. Hoeveel extra laadpunten voor zwaar logistiek vervoer zijn volgens het college nodig om het huidige beleid realistisch uitvoerbaar te maken, hoeveel daarvan zijn daadwerkelijk gepland en binnen welke termijn verwacht het college dat deze operationeel zijn?

---

[1] https://www.ustad.nl/nieuws/4041898/d66-stelt-zero-emissiezone-in-utrecht-ter-discussie-overvol-stroomnet-gooit-roet-in-het-eten
[2] https://nos.nl/collectie/13871/artikel/2611482-stroomnet-utrecht-nu-echt-vol-helemaal-geen-nieuwe-of-zwaardere-aansluitingen-meer

4. Kan het college inzichtelijk maken hoeveel ondernemers momenteel willen elektrificeren maar daarbij worden belemmerd door netcongestie, ontbrekende laadvoorzieningen of wachttijden bij netbeheerders?
5. Op welke wijze toetst het college of opgelegd beleid praktisch uitvoerbaar is voordat ondernemers worden geconfronteerd met verboden, beperkingen of extra kosten?

2. Tegenstrijdigheid tussen ambitie en realiteit

De recente berichtgeving en raadsbrieven laten een opvallende tegenstelling zien: enerzijds presenteert het college ambitieuze emissiedoelen, anderzijds erkent dezelfde gemeente dat de fysieke infrastructuur die daarvoor nodig is nog grotendeels ontbreekt[3].[4]

6. Erkent het college dat er momenteel een fundamentele spanning bestaat tussen de snelheid waarmee zero-emissiebeleid wordt ingevoerd en de daadwerkelijke beschikbaarheid van elektriciteitscapaciteit?
7. Waarom wordt uitbreiding van emissiebeleid voorbereid terwijl uit de eigen impactanalyse blijkt dat een aansluitstop grote gevolgen kan hebben voor bedrijven, laadpalen, economische ontwikkeling en bereikbaarheid?
8. Welke scenario's heeft het college uitgewerkt voor het geval netcongestie langer aanhoudt dan nu wordt verwacht?
9. Welke onderdelen van het huidige zero-emissiebeleid zijn volgens het college afhankelijk van extra netcapaciteit die er op dit moment nog niet is?
10. Welke risico's ziet het college voor bevoorrading van winkels, horeca en binnenstedelijke logistiek als ondernemers wel moeten verduurzamen maar onvoldoende toegang hebben tot laadcapaciteit?

3. Ondernemers en stadslogistiek

Uit de raadsbrief over het toegangsbeleid goederenvervoer blijkt dat brancheorganisaties en vervoerders aangeven dat de invoering in de praktijk ingewikkeld uitvoerbaar is en meer tijd nodig hebben.

11. Hoe beoordeelt het college het feit dat vervoerders en logistieke partijen aangeven dat zij ondanks ontheffingen nog steeds niet weten hoe zij de bevoorrading praktisch moeten organiseren?
12. Hoe voorkomt het college dat ondernemers klem komen te zitten tussen strengere milieuregels enerzijds en een gebrek aan stroomcapaciteit en laadmogelijkheden anderzijds?
13. Hoeveel ondernemers hebben inmiddels bij de gemeente aangegeven dat zij problemen verwachten met elektrificatie of bevoorrading als gevolg van netcongestie?
14. Welke concrete alternatieven biedt het college aan ondernemers zolang voldoende laadinfrastructuur en netcapaciteit ontbreken?

---

[3] Raadsbrief Opschorten invoeringsdatum nieuwe regels toegangsbeleid goederenvervoer - iBabs Publieksportaal
[4] Raadsbrief Impactanalsye aansluitstop - iBabs Publieksportaal

15. Is het college bereid delen van het zero-emissiebeleid te heroverwegen zolang de noodzakelijke energie-infrastructuur aantoonbaar onvoldoende beschikbaar is?

4. Gemeentelijke geloofwaardigheid en voorbeeldfunctie

De gemeente vraagt veel van ondernemers en inwoners, maar erkent tegelijkertijd dat zij haar eigen wagenpark niet volledig kan verduurzamen door tekortschietende netcapaciteit.

16. Welke voertuigen van de gemeente kunnen op dit moment niet worden vervangen door elektrische varianten vanwege beperkingen op het stroomnet?
17. Hoeveel vertraging loopt de verduurzaming van het gemeentelijk wagenpark hierdoor op?
18. Vindt het college het geloofwaardig om ondernemers verdergaande verplichtingen op te leggen terwijl de gemeente zelf aangeeft hier voorlopig niet volledig aan te kunnen voldoen?
19. Welke lessen trekt het college uit deze situatie voor de snelheid en haalbaarheid van toekomstige klimaat- en emissiemaatregelen?

5. Financiële en economische gevolgen

De impactanalyse van de gemeente noemt mogelijke gevolgen voor woningbouw, economische ontwikkeling, bedrijven en laadvoorzieningen. Tegelijkertijd lopen ondernemers al tegen investeringskosten aan voor verduurzaming van hun wagenpark.

20. Heeft het college inzicht in de totale extra kosten die ondernemers momenteel maken of verwachten te maken als gevolg van netcongestie in combinatie met zero-emissiebeleid?
21. Welke economische risico's ziet het college voor de bevoorrading van de binnenstad als elektrificatie van logistiek stagneert?
22. Is het college bereid om de raad periodiek inzicht te geven in de economische gevolgen van netcongestie voor ondernemers die onder zero-emissiebeleid vallen?

6. Bestuurlijke afwegingen en toekomstig beleid

De combinatie van juridische procedures, uitgestelde invoering, netcongestie en gebrek aan laadcapaciteit roept de vraag op of het huidige tempo van beleid nog realistisch is.

23. Is het college bereid om het volledige zero-emissiebeleid opnieuw te toetsen op uitvoerbaarheid, netcapaciteit en praktische haalbaarheid voordat verdere uitbreiding plaatsvindt?
24. Kan het college toezeggen dat toekomstige aanscherpingen van emissiebeleid pas plaatsvinden wanneer vooraf aantoonbaar voldoende energie- en laadinfrastructuur beschikbaar is voor ondernemers en logistieke partijen? En ook voor een verdere invoer voor inwoners later in de planning?

Gesteld door:

- David Bosch, UtrechtNu!
- Robert Biever, Stadsbelang Utrecht
- Job van den Broek, CDA
- Mika Raterman, JA21
- Richard Nijhoff, VVD

---

*UtrechtNu! verzoekt het college nadrukkelijk om **alle bovenstaande vragen afzonderlijk, volledig en inhoudelijk te beantwoorden**, conform **artikel 169, derde lid, van de Gemeentewet**, en zich niet te beperken tot samenvattende of ontwijkende beantwoording, noch tot het onbeantwoord laten van expliciet gestelde vragen.*

*Indien beantwoording van (delen van) de vragen niet openbaar kan plaatsvinden, verzoekt UtrechtNu! het college deze antwoorden **als geheime stukken** aan de raad te doen toekomen, zodat de informatieplicht jegens de raad volledig wordt nagekomen.*

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2026, NUMMER 86

Datum	29 mei 2026
Van	College B&W
Behandeld door	Sander van der Pot, Erik Remkes, Eddie van der Waard
E-mailadres	sander.van.der.pot@utrecht.nl
Kenmerk	34170354
Beleidsveld	Milieu en Emissieloos Vervoer

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2026, nummer 86, van David Bosch (UtrechtNu!), Richard Nijhoff (VVD), Robert Biever (Stadsbelang Utrecht), Job van den Broek (CDA), Yvonne Hessel (Utrecht Solidair) en Mika Raterman (JA21) van 9 mei 2026 over ‘Rechterlijke uitspraak Jaarbeurs en zero-emissiezone’. De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Waarom heeft het college de raad niet actief per raadsbrief geïnformeerd over de uitspraak van 17 april 2026?
Antwoord 1
Omdat wij eerst juridisch advies wilden inwinnen over het vervolg en afstemming wilden zoeken met de Jaarbeurs als direct betrokkene, zodat wij uw raad een duiding kunnen geven van de gevolgen van deze uitspraak en de vervolgstappen die wij willen zetten.

Vraag 2
Op welk moment is besloten om de raad hierover niet actief te informeren, en wie heeft dat besluit genomen?
Antwoord 2
We hebben niet besloten uw raad niet actief te informeren. We hebben besloten om allereerst juridisch advies in te winnen over het vervolgtraject zodat we uw raad, naast informeren, een zo volledig mogelijk beeld en duiding kunnen geven.

Vraag 3
Vindt het college het wenselijk dat raadsleden via media moeten vernemen dat een belangrijk verkeersbesluit deels door de rechter is vernietigd?
Antwoord 3
Nee, in principe vinden wij dit niet wenselijk. Gezien de publicatiesnelheid van de media en de afstemming en advisering die nodig waren, was een sneller tijdspad helaas niet mogelijk. Zie ook de antwoorden 1 en 2.

Vraag 4
Is het college bereid toe te zeggen dat de raad voortaan standaard en tijdig wordt geïnformeerd bij rechterlijke uitspraken met gevolgen voor vastgesteld beleid?

Antwoord 4
Dat is altijd ons streven. Tegelijkertijd vinden wij het belangrijk om uw raad te kunnen voorzien van zo volledig mogelijke informatie, waaronder een eerste duiding van een uitspraak en eerste advisering.

Vraag 5
Erkent het college dat de rechtbank hiermee feitelijk concludeert dat de voorbereiding van het besluit tekort is geschoten?
Antwoord 5
We laten op dit moment een juridische toets doen op de interpretatie van de uitspraak van de rechtbank. Op basis hiervan nemen we een herstelbesluit dat recht doet aan de uitspraak.

Vraag 6
Waarom is vooraf geen specifiek onderzoek gedaan naar de logistieke positie van de Jaarbeurs?
Antwoord 6
Voorafgaand aan het verkeersbesluit hebben we gevolgen voor leveranciers en klanten van alle bedrijven, dus ook de Jaarbeurs, onderzocht en meegenomen in onze overwegingen. Ook hebben wij de zienswijze van de Jaarbeurs op het ontwerp-verkeersbesluit beantwoord in de Vaststellingsnota. Daarbij is de Jaarbeurs tijdens presentaties aan hen (en via een informatiebijeenkomst) uitgenodigd informatie aan te leveren ter onderbouwing van hun stellingen. Wij meenden, onder andere hiermee, de belangen van de Jaarbeurs te hebben meegewogen. Dit is volgens de rechtbank niet voldoende tot uitdrukking gekomen in het verkeersbesluit. In het nog te nemen herstelbesluit willen wij dit herstellen.

Vraag 7
Welke afweging is gemaakt om generiek beleid toe te passen zonder maatwerk voor een locatie met aantoonbaar uitzonderlijke logistieke stromen?
Antwoord 7
Het beleid is naar onze mening niet generiek, maar specifiek en landelijk geharmoniseerd. De nul-emissiezone, de overgangsperioden en het bijbehorende landelijke vrijstellings- en ontheffingenbeleid zijn in samenwerking met de vervoerssector uitgewerkt - en gaan juist specifiek in op afschrijvings-termijnen en bepaalde carrosseriecodes - nadat alle betrokken partijen zich in 2014 hadden gecommitteerd aan de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES). Deze Green Deal, en de daaropvolgende Uitvoeringsagenda's "ZES", zijn steeds ook door de vervoerssector onderschreven. De sector stelde dat zij - onder voorwaarde van de vijfjarige transitieperiode en het ontheffingen- en vrijstellingstelsel - in 2030 alle ontvangers in de ZE-zones in het land kunnen beleveren. Er is sprake van maatwerk in de vorm van (bijvoorbeeld) vrijstellingen op bepaalde voertuigcategorieën die voorlopig nog niet emissieloos kunnen worden ingezet en in de vorm van het landelijk geharmoniseerde ontheffingenbeleid. Ondernemers kunnen de volgende ontheffingen aanvragen:

- *Dagontheffing (twaalf keer per jaar);*
- *Ontheffing wegens lange levertijd vervangend voertuig (met verlengingsmogelijkheid);*
- *Ontheffing voor bijzondere vrachtwagen (zoals verhuisauto's);*
- *Ontheffing voor plug-in hybride vrachtwagen;*
- *Ontheffing voor bestelauto of vrachtwagen die niet uitstootvrij te krijgen is;*
- *Ontheffing wegens bedrijfseconomische omstandigheden;*
- *Ontheffing bij overbelast stroomnet (netcongestie) (met verlengingsmogelijkheid);*
- *Ontheffing voor dierenambulance.*

Daarnaast is het voor onvoorziene unieke situaties mogelijk om een beroep te doen op de hardheidsclausule. Tegen 2030 volgt een landelijke evaluatie. Ook nu worden al aanpassingen gedaan, gebaseerd op de actualiteit. Zo is landelijk nu al voorzien dat de ontheffing voor netcongestie ook na 2030 beschikbaar blijft. Aangezien de vervoersbranche achter dit beleid staat, veel ondernemers nu - na anderhalf jaar overgangsperiode - al een deel van hun wagenpark hebben vervangen door emissieloze voertuigen, ondanks dat dit nog niet in alle situaties hoeft, en landelijk wordt gemonitord in hoeverre de branche verlenging van bepaalde ontheffingen nodig heeft, hebben

wij geen reden om aan te nemen dat de Jaarbeurs tot en na 2030 niet bediend kan blijven door de vervoerssector. Tegelijkertijd heeft de Jaarbeurs aangegeven zich zorgen te maken over de bevoorradingsmogelijkheden in haar specifieke situatie. Wij nemen deze signalen serieus en blijven hierover met hen in gesprek.

Vraag 8
Is vooraf juridisch advies ingewonnen over de kwetsbaarheid van dit besluit? Zo ja, wat was de strekking daarvan en wilt u dit advies met de raad delen?
Antwoord 8
Bij het opstellen van en de besluitvorming over verkeersbesluiten (waaronder deze) schrijven gemeentelijke juristen mee. Ook is de procedure vooraf, inclusief informatiebijeenkomsten en publicatie van college- en raadsbesluiten, naar onze mening tijdig en zorgvuldig verlopen.

Vraag 9
Welke concrete lessen trekt het college uit deze uitspraak voor toekomstige besluitvorming?
Antwoord 9
We laten op dit moment een nadere juridische toets doen op de interpretatie van de uitspraak van de rechtbank. Op basis hiervan nemen we een herstelbesluit dat recht doet aan de uitspraak. (zie antwoord 5). Daarbij kijken we ook in bredere zin hoe we in toekomstige verkeersbesluiten (bijvoorbeeld bij de uitbreiding van de nul-emissiezone) een belangenafweging kunnen maken die een rechterlijke toets doorstaat.

Vraag 10
Overweegt het college hoger beroep? Zo ja, op welke gronden?
Antwoord 10
Gelet op dat we willen toewerken naar een schone lucht voor alle Utrechters, met oog op de gezondheidsrisico's die luchtvervuiling met zich meebrengt, vinden wij het belangrijk dat ook het Jaarbeursgebied onderdeel uitmaakt van de nul-emissiezone. Het gebied maakt deel uit van het centrale stedelijke gebied waar veel verkeersbewegingen plaatsvinden en waar het terugdringen van uitstoot bijdraagt aan een gezondere leefomgeving. Onze inzet op de transitie naar emissieloos vervoer, door zowel te stimuleren en faciliteren (oplaadinfra) als te reguleren (nul-emissiezone) draagt hier aan bij.

Daarom hebben we, op basis van intern en extern juridisch advies, hoger beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen de uitspraak van de rechtbank. Parallel daaraan bereiden we een herstelbesluit voor waarmee de Jaarbeurs weer onderdeel van de zone wordt. We overleggen dit herstelbesluit bij de hoger beroepsprocedure (artikel 6:19 Awb). Deze aanpak biedt de meeste duidelijkheid en snelheid, ook omdat het herstelbesluit direct kan worden meegenomen in de beoordeling door de hoogste bestuursrechter.

Vraag 11
Wat zijn tot nu toe de gemaakte juridische kosten en wat zijn de verwachte vervolgkosten?
Antwoord 11
*D*e verkeersbesluitprocedure, inclusief de juridische begeleiding van de twee zittingen, betreft interne gemeentelijke kosten. Voor duiding van de uitspraak en advies op en begeleiding bij de vervolgprocedure vragen we extern juridisch advies. Vervolgkosten hangen mede af van inhoud en duur van dat traject.

Vraag 12
Heeft het college inmiddels onderzocht wat deze uitspraak betekent voor de juridische houdbaarheid van de zero-emissiezone in de binnenstad?
Antwoord 12
Ja, de nul-emissiezone is juridisch houdbaar. De Jaarbeurs is de enige partij die in beroep is gegaan

tegen het verkeersbesluit. De uitspraak heeft geen betrekking op het gebied van de nul-emissiezone buiten het Jaarbeursgebied.

Vraag 13
Kan het college garanderen dat de huidige zone bij een rechterlijke toets volledig standhoudt?
Antwoord 13
Dit kunnen we nooit garanderen. Zie ook de antwoorden op vraag 9 en 10.

Vraag 14
Op welke onderdelen acht het college de huidige onderbouwing of belangenafweging mogelijk kwetsbaar?
Antwoord 14
De rechter heeft geoordeeld dat de unieke positie en specifieke belangen van de Jaarbeurs onvoldoende onderzocht en onvoldoende kenbaar betrokken zijn bij de besluitvorming over het verkeersbesluit, voor zover het terrein van de evenementenhallen van Jaarbeurs en bijbehorende toegangswegen binnen de nul-emissiezone zijn gebracht. Voor het herstelbesluit dat wij voornemens zijn te nemen onderzoeken we in hoeverre de voorbereiding en/of het verkeersbesluit voor dit specifieke deel anders had gemoeten, of - en hoe - dit is te herstellen en, of - en zo ja hoe - een dergelijke uitspraak in de toekomst is te voorkomen.

Vraag 15
Deelt het college dat deze uitspraak precedentwerking kan hebben voor andere bedrijven en instellingen met intensieve logistiek?
Antwoord 15
Er is geen precedentwerking voor andere bedrijven in de zone. Uit een juridische analyse van de uitspraak van de rechter en jurisprudentie moet duidelijk worden of de gemeentelijke aanpak bij het nemen van dit soort besluiten (in Utrecht en alle andere steden met "zonebesluiten") in de toekomst (nog) voldoet.

Vraag 16
Welke locaties of sectoren in Utrecht zouden op basis van deze redenering mogelijk ook aanspraak kunnen maken op uitzonderingen?
Antwoord 16
Zie het antwoord op vraag 15.

Vraag 17
Heeft het college hier inmiddels een inventarisatie van gemaakt? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 17
Zie het antwoord op vraag 15.

Vraag 18
Hoe voorkomt het college dat vooral grote partijen via juridische procedures uitzonderingen afdwingen?
Antwoord 18
Dat is niet in zijn geheel te voorkomen, het staat partijen altijd vrij om zienswijzen in te dienen, bezwaar te maken en in beroep te gaan tegen (ontwerp-)besluiten. Daarom nemen wij bij ingrijpende (verkeers)besluiten eerst een ontwerpbesluit, zodat we reacties kunnen ophalen en op basis daarvan zo nodig het besluit kunnen aanpassen. In dit geval hebben wij naar aanleiding van de zienswijze van de Jaarbeurs op het ontwerp-verkeersbesluit, op basis van de geharmoniseerde landelijke regelingen, geen aanleiding gezien voor aanpassing van het verkeersbesluit, mede omdat uitzonderingen in individuele gevallen spanning kunnen opleveren met het uitgangspunt van gelijke behandeling en kunnen leiden tot vergelijkbare verzoeken van andere partijen.

Vraag 19
Hoe wordt geborgd dat kleinere ondernemers gelijk worden behandeld en niet onevenredig worden belast?
Antwoord 19
Het landelijk geharmoniseerde beleid gaat ervan uit dat nul-emissiezones in 2030 emissieloos kunnen worden bediend, ongeacht type of omvang van ontvangers van goederen. De vervoerssector verwacht niet dat het gehele wagenpark dan emissieloos is, maar wel dat een voldoende deel, met name het deel dat de zones bedient, emissievrij is. Vervoerders passen hun wagenpark aan door gericht het deel dat de zones inrijdt te verduurzamen. Ontheffingen en vrijstellingen (zie ook antwoord 7) zijn er voor die situaties waar het tot aan 2030, en eventueel ná 2030, (nog) niet mogelijk is. Ook leveren onze logistieke makelaars maatwerk in hun contacten met (kleinere) ondernemers.

Vraag 20
Is het college bereid te kijken naar compensatiemogelijkheden voor getroffen ondernemers voor vertragingen en kosten door dit besluit?
Antwoord 20
Wij willen het verkeersbesluit graag herstellen, zodanig dat het de toets van de rechtbank kan doorstaan, de zonegrens wordt hersteld en het Jaarbeursterrein weer onderdeel uitmaakt van de zone. Naast het verbeteren van de luchtkwaliteit is het zijn van een betrouwbare overheid een van de redenen hiervoor. Daarbij speelt nadrukkelijk mee dat er ook nu al ondernemers zijn die hebben geïnvesteerd in emissieloos vervoer. Of dit ook geldt voor transportondernemers die specifiek de Jaarbeurs beleveren is ons vanwege privacy niet bekend. Er zijn in dat geval, ook landelijk, geen compensatiemogelijkheden voorzien voor ondernemers die voordat het noodzakelijk wordt een voertuig hebben verschoond. In de transitieperiode is het aan de ondernemer zelf om te besluiten om eerder dan voor het eind van de overgangstermijnen te verschonen of bijvoorbeeld gebruik te maken van een ontheffing (zie ook antwoord 7).

Vraag 21
Herkent het college de onduidelijkheid en juridische onzekerheid die hierdoor voor ondernemers en inwoners ontstaat en op welke manier gaat het college hier duidelijkheid scheppen?
Antwoord 21
Zie ook het antwoord op vraag 20. Voor inwoners heeft deze uitspraak geen invloed, omdat de nul-emissiezone gericht is op zakelijk bestel- en vrachtverkeer. De zone wordt met verkeersborden aangeduid, we verplaatsen deze zodat het Jaarbeursgebied erbuiten valt en de nieuwe zonegrens voor iedereen duidelijk is.

Vraag 22
Welke gevolgen heeft deze uitspraak voor de verdere uitrol van zero-emissie- en milieuzones in Utrecht?
Antwoord 22
We willen voorkomen dat deze uitspraak gevolgen heeft voor reeds door uw raad genomen besluiten over maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit en de transitie naar emissieloos vervoer, inclusief de toekomstige uitbreidingen van de zones. Daarom stelden wij hoger beroep in en nemen we een herstelbesluit, met als doel dat het Jaarbeursterrein opnieuw onderdeel wordt van de nul-emissiezone en uw raadsbesluit over de geografische uitbreiding ook kan worden uitgevoerd. Ook hebben wij een verantwoordelijkheid naar onze partners in de landelijke Uitvoeringsagenda Zero Emissiezones: de andere steden en de vervoersbranches waarmee de reeds ingevoerde zones, nog in te voeren zones en uitbreidingen van bestaande zones zijn en worden voorbereid.

Vraag 23
Wordt de onderbouwing van toekomstige verkeersbesluiten aangepast naar aanleiding van deze uitspraak?

Antwoord 23
Er zijn veel soorten verkeerbesluiten, met verschillende doelen. Variërend van het plaatsen van één verkeersbord tot de invoering van een nul-emissiezone. Daarom is het niet mogelijk een generiek antwoord te geven ten aanzien van de onderbouwing van alle mogelijke verkeersbesluiten. Zie ook de antwoorden op vraag 9 en 12 voor vergelijkbare verkeersbesluiten zoals voor de nul-emissiezone.

Vraag 24
Is het college bereid om bij toekomstige uitbreidingen standaard per gebied te onderzoeken welke partijen onevenredig geraakt kunnen worden?
Antwoord 24
De uitspraak van de rechtbank laat zien dat bij locaties met een unieke logistieke positie een meer expliciete en kenbare belangenafweging nodig kan zijn. Wij beraden ons daarom, samen met onze juristen, op de wijze waarop wij in toekomstige besluitvorming op een redelijke en uitvoerbare manier invulling geven aan het in beeld brengen van partijen met een unieke positie
Zie ook het antwoord op vraag 9.

Vraag 25
Is het college bereid om voorafgaand aan verdere uitbreiding een juridische en praktische risicoanalyse met de raad te delen?
Antwoord 25
Ja, daartoe zijn wij bereid. Wij werken het raadsbesluit (beleidsnota luchtkwaliteit) tot uitbreiding van de nul-emissiezone uit in een verkeersbesluit. In dit besluit heeft uw raad ons onder andere opgedragen uit te zoeken hoe moet worden omgegaan met bedrijventerreinen. In de uitwerking worden ook andere aandachtspunten zoals netcongestie meegenomen. De analyse van deze uitspraak van de rechter zal ook worden meegenomen. Net als bij de huidige zone nemen we eerst een ontwerp-besluit zodat iedereen een zienswijze kan indienen.

Vraag 26
Kan het college toezeggen dat verdere aanscherping of uitbreiding van zero-emissiebeleid niet plaatsvindt zonder dat de raad volledig is geïnformeerd over de implicaties van deze uitspraak?
Antwoord 26
Wij houden u op de hoogte van het vervolg.

Hoogachtend
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen ‘Rechterlijke uitspraak Jaarbeurs en zero-emissiezone’

09 mei 2026 |

Op 17 april 2026 heeft de rechtbank Midden-Nederland geoordeeld dat het terrein van de Jaarbeurs en de bijbehorende toegangswegen niet binnen de Utrechtse zero-emissiezone mogen vallen[1]. De rechter stelt dat het college onvoldoende specifiek onderzoek heeft gedaan naar de gevolgen voor de Jaarbeurs en haar logistieke positie, en heeft het besluit op dit punt vernietigd.

Deze uitspraak roept fundamentele vragen op over de kwaliteit van besluitvorming, de juridische houdbaarheid van het zero-emissiebeleid en de manier waarop de raad hierover wordt geïnformeerd. Daarover hebben de fracties van UtrechtNu!, xxx, xxx, de volgende vragen.

---

1. Informatievoorziening aan de raad

Een rechterlijke uitspraak waarbij gemeentelijk beleid deels wordt vernietigd, is politiek en bestuurlijk zeer relevant. Juist daarom had de raad actief en direct geïnformeerd moeten worden.

1. Waarom heeft het college de raad niet actief per raadsbrief geïnformeerd over de uitspraak van 17 april 2026?
2. Op welk moment is besloten om de raad hierover niet actief te informeren, en wie heeft dat besluit genomen?
3. Vindt het college het wenselijk dat raadsleden via media moeten vernemen dat een belangrijk verkeersbesluit deels door de rechter is vernietigd?
4. Is het college bereid toe te zeggen dat de raad voortaan standaard en tijdig wordt geïnformeerd bij rechterlijke uitspraken met gevolgen voor vastgesteld beleid?

2. Oordeel van de rechter en kwaliteit van besluitvorming

De rechtbank oordeelt dat de gemeente onvoldoende onderzoek heeft gedaan en de belangen van de Jaarbeurs onvoldoende specifiek heeft meegewogen. Dat roept vragen op over de zorgvuldigheid waarmee dit besluit is voorbereid.

5. Erkent het college dat de rechtbank hiermee feitelijk concludeert dat de voorbereiding van het besluit tekort is geschoten?
6. Waarom is vooraf geen specifiek onderzoek gedaan naar de logistieke positie van de Jaarbeurs?
7. Welke afweging is gemaakt om generiek beleid toe te passen zonder maatwerk voor een locatie met aantoonbaar uitzonderlijke logistieke stromen?
8. Is vooraf juridisch advies ingewonnen over de kwetsbaarheid van dit besluit? Zo ja, wat was de strekking daarvan en wilt u dit advies met de raad delen?
9. Welke concrete lessen trekt het college uit deze uitspraak voor toekomstige besluitvorming?
10. Overweegt het college hoger beroep? Zo ja, op welke gronden?
11. Wat zijn tot nu toe de gemaakte juridische kosten en wat zijn de verwachte vervolgkosten?

---

[1] ECLI:NL:RBMNE:2026:1614, Rechtbank Midden-Nederland, UTR 24/5135

3. Gevolgen voor de zero-emissiezone in de binnenstad

Hoewel de uitspraak formeel betrekking heeft op de Jaarbeurs, kan de onderliggende redenering breder doorwerken. Als de belangenafweging bij één grote logistieke speler onvoldoende was, rijst de vraag hoe stevig de onderbouwing van de rest van de zone is.

12. Heeft het college inmiddels onderzocht wat deze uitspraak betekent voor de juridische houdbaarheid van de zero-emissiezone in de binnenstad?
13. Kan het college garanderen dat de huidige zone bij een rechterlijke toets volledig standhoudt?
14. Op welke onderdelen acht het college de huidige onderbouwing of belangenafweging mogelijk kwetsbaar?

4. Precedentwerking en gelijke behandeling

De uitspraak benadrukt dat specifieke situaties maatwerk vereisen. Daarmee ontstaat ook de vraag of andere bedrijven en instellingen met veel logistiek verkeer zich op dezelfde redenering kunnen beroepen.

15. Deelt het college dat deze uitspraak precedentwerking kan hebben voor andere bedrijven en instellingen met intensieve logistiek?
16. Welke locaties of sectoren in Utrecht zouden op basis van deze redenering mogelijk ook aanspraak kunnen maken op uitzonderingen?
17. Heeft het college hier inmiddels een inventarisatie van gemaakt? Zo nee, waarom niet?
18. Hoe voorkomt het college dat vooral grote partijen via juridische procedures uitzonderingen afdwingen?
19. Hoe wordt geborgd dat kleinere ondernemers gelijk worden behandeld en niet onevenredig worden belast?
20. Is het college bereid te kijken naar compensatiemogelijkheden voor getroffen ondernemers voor vertragingen en kosten door dit besluit?
21. Herkent het college de onduidelijkheid en juridische onzekerheid die hierdoor voor ondernemers en inwoners ontstaat en op welke manier gaat het college hier duidelijkheid scheppen?

5. Gevolgen voor toekomstige uitrol

De gemeente werkt aan verdere aanscherping en uitbreiding van emissiebeleid. Deze uitspraak maakt duidelijk dat ambities alleen standhouden als de juridische en praktische onderbouwing op orde is.

22. Welke gevolgen heeft deze uitspraak voor de verdere uitrol van zero-emissie- en milieuzones in Utrecht?
23. Wordt de onderbouwing van toekomstige verkeersbesluiten aangepast naar aanleiding van deze uitspraak?
24. Is het college bereid om bij toekomstige uitbreidingen standaard per gebied te onderzoeken welke partijen onevenredig geraakt kunnen worden?
25. Is het college bereid om voorafgaand aan verdere uitbreiding een juridische en praktische risicoanalyse met de raad te delen?

6. Bestuurlijke verantwoordelijkheid en vervolg

Deze uitspraak raakt de kern van zorgvuldig bestuur: beleid moet niet alleen ambitieus zijn, maar ook zorgvuldig voorbereid, juridisch houdbaar en eerlijk uitvoerbaar.

26. Kan het college toezeggen dat verdere aanscherping of uitbreiding van zero-emissiebeleid niet plaatsvindt zonder dat de raad volledig is geïnformeerd over de implicaties van deze uitspraak?

Gesteld door:

- David Bosch, UtrechtNu!
- Richard Nijhoff, VVD
- Robert Biever, Stadsbelang Utrecht
- Job van den Broek, CDA
- Yvonne Hessel, Utrecht Solidair
- Mika Raterman, JA21

---

*UtrechtNu! verzoekt het college nadrukkelijk om **alle bovenstaande vragen afzonderlijk, volledig en inhoudelijk te beantwoorden**, conform **artikel 169, derde lid, van de Gemeentewet**, en zich niet te beperken tot samenvattende of ontwijkende beantwoording, noch tot het onbeantwoord laten van expliciet gestelde vragen.*

*Indien beantwoording van (delen van) de vragen niet openbaar kan plaatsvinden, verzoekt UtrechtNu! het college deze antwoorden **als geheime stukken** aan de raad te doen toekomen, zodat de informatieplicht jegens de raad volledig wordt nagekomen.*

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer	5379
Vergaderdatum	25 juni 2026
Agendapunt	3.3
Titel	Raadsmemo Rapporten variant De Pagter / openstellen busbaan Meernbrug

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	**25 juni 2026**

Gemeente Utrecht

MEMO

Datum	21 april 2026
Behandeld door	Sebastiaan van der Hijden
E-mailadres	s.van.der.hijden@utrecht.nl
Zaaknummer	32067823
Onderwerp	Rapporten variant De Pagter / openstellen busbaan Meernbrug
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Graag zend ik u in het kader van het onderzoek Verkeersveiligheid Meernbrug twee onderzoeken toe die zijn opgeleverd.

In het memo OFOS + busbaan volgt een verkeerskundig advies op de variant ‘De Pagter’: een opgeblazen fietsopstelstrook op de Meernbrug en Meernbrug, in combinatie met het openstellen van de busbaan in westelijke richting. Het memo is opgesteld door DTV en Goudappel.

Daarnaast zend ik u een memo toe van de provincie Utrecht toe over de gevolgen (bijv. hinder voor de lijnvoering) van het openstellen van de busbaan in de (VVD-)variant De Pagter. Het memo medegebruik busbaan Rijksstraatweg is opgesteld door de OV-alliantie (provincie Utrecht en gemeente Utrecht).

Over de gespreksuitkomsten van de Buurtpeiling informeren we u per raadsbrief.

Met vriendelijke groet,

Senna Maatoug

PROVINCIE UTRECHT

Gemeente Utrecht

Aan	Meernbrug	Datum	3 april 2026
		Van	Cees Verbokkem/Job Steneker (OV-alliantie)
Onderwerp	Medegebruik busbaan Rijksstraatweg	Telefoonnummer	
		E-mail	c.verbokkem@utrecht.nl
		Bijlagen	

1. Aanleiding

De Cie. MGOR heeft gedebatteerd over de bevindingen en conclusies van het verkeersveiligheidsonderzoek Meernbrug. De wethouder heeft een toezegging gedaan om een alternatieve variant van raadslid Marijn de Pagter nader te onderzoeken en beoordelen. Die variant bestaat uit twee onderdelen: (1) een opgeblazen opstelvak (OFOS) op de Meernbrug en Meerndijk, en (2) het opstellen van de busbaan over de Rijksstraatweg in westelijke richting. De wethouder heeft ook toegezegd om de provincie te vragen om in kaart te brengen wat de gevolgen zijn van het evt. openstellen van de busbaan.

De wethouder heeft aangegeven dat zij eind april richting de raad een memo wil sturen met de reactie op het VVD-voorstel, inclusief een reactie van de provincie op het opstellen van de busbaan. Dit zodat deze informatie kan worden meegenomen tijdens de gesprekken over een nieuw collegeakkoord.

In deze memo wordt ingegaan op punt (2) het openstellen van de busbaan cf het voorstel van Marijn de Pagter.



Bron: Voorstel VVD Meernbrug DEF PDF

2. Vraagstelling

De vraag is nu in hoeverre het medegebruik van autoverkeer van de busbaan van oost naar west gevolgen heeft voor de doorstroming van het busvervoer. Eerst een analyse o.b.v. kennis van deze kruising en het gebied. Deze analyse is van belang om te kunnen beoordelen of en hoe de effecten op de lijnbussen zijn te kwantificeren.

Huidige situatie
Autoverkeer passeert in de huidige situatie de kruising Meerndijk, via de Meernbrug naar de kruising met de Zandweg. De Zandweg is een hoofdfietsroute/fietsstraat en heeft voorrang op het kruisende autoverkeer. In de praktijk kunnen er 3 voertuigen staan voor de zuidelijke aansluiting met de Zandweg. Tijdens de ochtend, middag- en avondspits blokkeren wachtrijen regelmatig de kruising met de busbaan Rijksstraatweg ten zuiden van de Meernbrug of blijven ondanks het groene licht voor de kruising met de busbaan Rijksstraatweg op de Meerndijk staan en blokkeren het overige verkeer, waaronder bussen vanuit het zuiden, te weten lijn 307 (Keolis) vanuit Gouda/Oudewater/Montfoort. Deze bus rijdt vanaf de Meerndijk via de busbaan Rijksstraatweg richting de stad.

Situatie met autoverkeer busbaan
Autoverkeer slaat in dit voorstel voor de Meernbrug linksaf naar de busbaan Rijksstraatweg en rijdt met de bussen mee tot aan de kruising met de Regenboogbrug, die ook met VRI is geregeld. Hier slaat autoverkeer rechtsaf de Regenboogbrug op.
Daarnaast ontstaat er met deze mogelijkheid ook nog een verkeersstroom die de busbaan gebruikt vanaf de Meerndijk en bij de Regenboogbrug linksaf slaat naar de ventweg richting de Boekbinderslaan. Gedeeltelijk kan dat autoverkeer zijn dat nu de Zandweg gebruikt, maar ook nieuw autoverkeer dat deze route aantrekkelijker vindt, dan door de woonwijk.

Op de busbanen rijden de volgende buslijnen:
Lijn 28: 8 ritten per uur
Lijn 29; 4 ritten per uur tijdens de spitsuren
Lijn 102: 2 ritten per uur

De ruimte tussen de busbaan en de Zandweg bij de Regenboogbrug is groter dan bij de Meernbrug. Ca 30 m, dus hier kunnen 5, max 6. voertuigen staan.

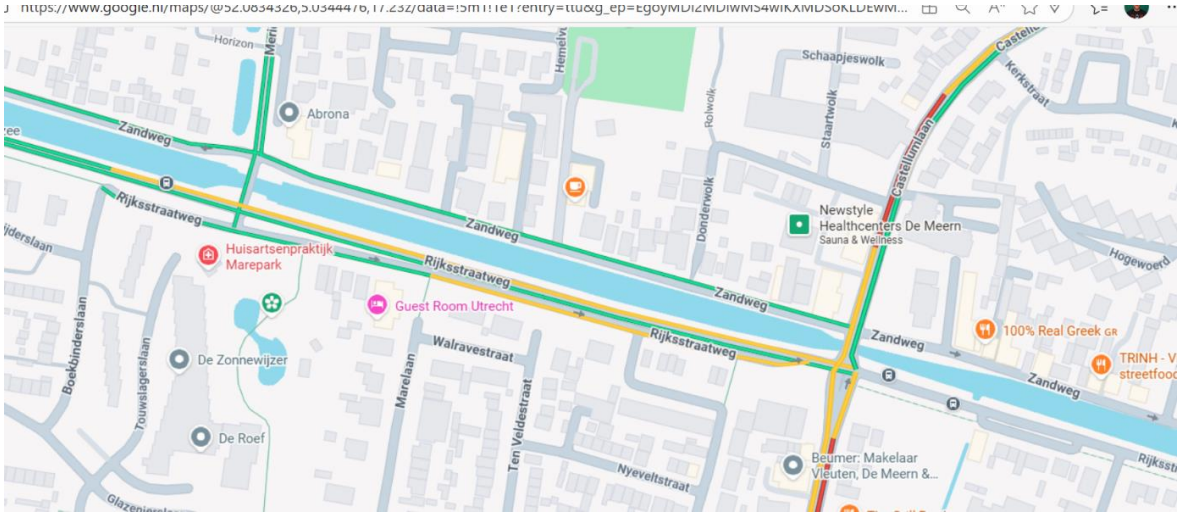
Analyse
Analyse van de effecten op doorstroming o.b.v. van expert opinion

Voordelen autoverkeer op busbaan

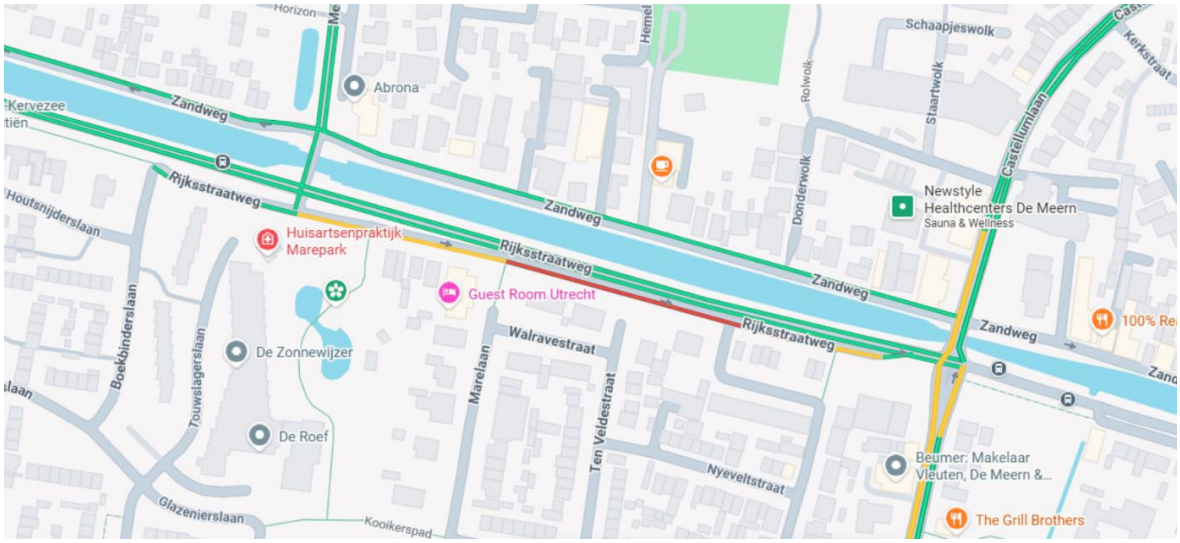
1. In het rapport worden de voordelen beschreven voor het laten rijden van het autoverkeer op de busbaan. De Zandweg aan de noordkant van het kanaal is smal en wordt dan minder gebruikt voor het autoverkeer, wat de route veiliger maakt voor het fietsverkeer. Verkeer vanaf zuidelijke richting gaat niet meer over de Meernbrug, wat een afname van 25% van het autoverkeer daar betekent. Op de Zandweg gaat het over een afname van 87,5%. Het kruispunt ten zuiden van de Meernbrug is een geregeld kruispunt, waardoor hier veiliger afgewikkeld kan worden. Als laatste voordeel wordt genoemd het mindere aantal conflicten ten noorden van de Meernbrug op de kruising met de Zandweg.
2. De Zandweg is daarnaast onderdeel van de doorfietsroute Utrecht – Woerden van de provincie. Voor de fiets is het een verbetering als de infrastructuur niet gedeeld hoeft te worden met autoverkeer. Ook verbetert de veiligheid op de kruispunten.
3. Autoverkeer kan in deze variant voor de Meernbrug linksaf de busbaan Rijksstraatweg op Voordeel is dat deze voertuigen niet hoeven te wachten op de fietsers bij de Zandweg, ze ‘verlaten’ dus eerder de kruising. Heeft dus ook voordelen voor de bus 307 die nu in de wachtrij op de Meerndijk staat,
4. Bussen op de busbaan Rijksstraatweg worden ook minder geconfronteerd met voertuigen die, wachtend voor de Zandweg de busbaan blokkeren.

Nadelen autoverkeer op busbaan/Risico's:

1. In het rapport van DTV en Goudappel wordt niet gekeken naar de effecten op het busverkeer. Hoewel de aantallen auto's per dag niet hoog zijn (1.400), laten typische verkeersbeelden (bron: Google Maps) zien dat er momenten zijn dat het autoverkeer vertraagt rondom beide bruggen.



Figuur 1 Typisch verkeersbeeld avondspits (donderdag), bron: Google Maps



Figuur 2 Typisch verkeersbeeld ochtendspits (dinsdag), bron: Google Maps

Op de afbeeldingen is te zien dat op de Rijksstraatweg tussen de Meernbrug en Regenboogbrug op meerdere momenten opstoppingen ontstaan. Deze route wordt bereden door lijn 28 en 29. Lijn 28 is de drukste buslijn in de provincie Utrecht en rijdt vrijwel volledig over vrijliggende infrastructuur. Lijn 29 is met ingang van de nieuwe concessie omgevormd tot U-Link-lijn en wordt steeds meer gebruikt. Ook is deze lijn in de BRT-aanpak van de provincie opgenomen en wordt verkend hoe deze lijn versneld kan worden. Het is dan ook van belang dat deze op de gehele route zo weinig mogelijk vertraging oploopt. Vanuit doorstroming wordt dan ook geadviseerd geen oplossing te vinden die mogelijk de bus kan vertragen. Zoekverkeer of afremmend verkeer op de busbaan kan zorgen voor vertraging op beide lijnen, wat zich kan doorzetten naar de gehele lijn. Het toevoegen van autoverkeer kan alleen onder voorwaarde dat het busverkeer op geen enkel moment afgeremd hoeft te worden. Hiervoor moet extra infrastructuur (rechtsaf de brug op) gerealiseerd worden, waar nu geen ruimte voor beschikbaar is.

2. Een tweede argument om deze maatregel niet door te voeren is dat de Rijksstraatweg wordt genoemd als één van de maatregelen ter compensatie van de verloren DRU's voor het invoeren van 30 km/u. Dit gaat in 2026 en 2027 circa 8.000 DRU's kosten. Tegelijkertijd is de

provincie al langer met de gemeente in gesprek om te kijken of de snelheid op onder andere de Rijksstraatweg verhoogd kan worden van 30 naar 50 km/u. Dit omdat deze busbaan los ligt van de overige infrastructuur en daardoor mogelijk veilig verhoogd zou kunnen worden. Binnen de OV Alliantie wordt deze optie momenteel ook uitgezocht en zou mogelijk veel winst in DRU's kunnen betekenen. Wanneer autoverkeer wordt toegelaten op deze route, zou dit niet meer mogelijk zijn, omdat dit voor gevaarlijke situaties zou zorgen.

3. Een derde argument is het risico van precedentwerking binnen de gemeente Utrecht. De provincie investeert in vrijliggende businfrastructuur om enerzijds de doorstroming te bevorderen, onder andere door het mogelijk houden van een ander snelheidsregime (50 in plaats van 30) op de vrijliggende busbanen. Anderzijds zorgen vrijliggende busbanen ook voor minder conflictpunten tussen autoverkeer en bus, dat de verkeersveiligheid ten goede kan komen. Met de ambities van de gemeente Utrecht om 30 km/u in te voeren in de hele gemeente en meer ruimte voor voetgangers en fietsers te creëren, wordt geconstateerd dat de doorstroming voor het busverkeer verder onder druk komt te staan. Tegelijkertijd blijven grote investeringen in de verbetering van de doorstroming van het busverkeer achter. Met het doorvoeren van deze maatregel is de vrees dat hier op andere locaties in het netwerk ook aan gedacht kan gaan worden.
4. Cyclustijd op de kruising Meernbrug neemt nog verder toe omdat auto's vanaf de Meerndijk niet meer samen groen krijgen met auto's vanaf de Meernbrug. Linksafslaand verkeer blokkeert anders de kruising als men (bij tegelijk groen) voorrang moet verlenen aan rechtdoorgaand verkeer vanaf de Meernbrug. Door apart groen voor auto's op de Meerndijk neemt de wachttijd bij de verkeerslichten nog verder toe, voor de bussen op de busbaan en ook voor de bus 307.
5. De kans bestaat dat de wachtrij voor de Zandweg op de Regenboogbrug zo lang wordt dat deze de busbaan blokkeert, de bus kan dan ook niet door. Er is meer ruimte dan bij de Meernbrug (dubbele opstelcapaciteit), maar het effect is dat voertuigen op de busbaan staan en niet zoals bij de Meernbrug op de Meerndijk. De bus wordt hierbij meteen geblokkeerd.
6. Om punt 2 te voorkomen is bekeken of het aantal voertuigen dat bij de Meerndijk linksaf slaat kan worden beperkt, tot bijvoorbeeld 4 à 5 voertuigen. We kunnen niet sturen op het beperken van het aantal voertuigen dat bij de Meerndijk linksaf de busbaan op rijdt. Er is geen ruimte voor een aparte rijstrook voor autoverkeer linksaf. In de rij voor het verkeerslicht vanaf het zuiden staat autoverkeer dat of linksaf, of rechtdoor, of rechtsaf slaat. We kunnen dus niet bepalen wie er uiteindelijk linksaf slaat.
7. De bussen kunnen via KAR (korte afstand radar)de VRI beïnvloeden. Met het meerijden van autoverkeer kan KAR er in principe voor zorgen dat autoverkeer dat voor de de kruising met de Regenboogbrug rechtsaf en linksaf is geslagen voordat de bus bij de kruising is en daarmee weinig tot geen tijdverlies oploopt. Er is dus naar verwachting sprake van extra autoverkeer dat vanaf de busbaan Rijksstraatweg linksaf slaat naar de ventweg en Boekbinderslaan. Bussen vanuit Veldhuizen richting Utrecht kunnen niet samen groen/wit hebben met auto's en bussen op de busbaan Rijksstraatweg vanaf de Meerndijk. Hiermee moeten we beide richtingen op de busbaan apart groen geven. Nog los van de terugslag van verkeer voor de kruising Zandweg, gaat dit, ook buiten de spits, vertraging opleveren voor bussen in beide richtingen. Ook als er toevallig geen auto mee rijdt op de busbaan hebben bussen in twee richtingen dan niet meer samen wit. We kunnen niet betrouwbaar meten of er wel of geen auto's aanwezig zijn. Ook omdat er geen ruimte voor een aparte voorsorteerstrook voor linksaf op de busbaan kan worden gemaakt. Uiteraard is het mogelijk dit linksaf slaan te verbieden, maar het is niet te voorkomen dat autoverkeer dit toch doet (bewust of onbewust) in een situatie waarbij hier in de verkeerregeling geen rekening wordt gehouden en dus kans op aanrijdingen. Fysiek is dit niet te voorkomen, door de andere legale verkeersbewegingen op deze kruising.
8. Het aantal bussen is relatief groot, tijdens de spits is sprake van 14 ritten per uur per richtingen, dus totaal 28 in de spits. Dit heeft invloed op het toekennen van absolute prioriteit aan lijnbussen via KAR. Met deze aantallen zal met KAR zo vaak moeten worden ingegrepen dat andere verkeersrichting niet aan de beurt komen, waaronder fietsers en voetgangers. Deze moeten dan relatief lang wachten en ontstaat de kans op roodlichtnegatie.
9. De route wordt voor autoverkeer mogelijk zeer aantrekkelijk en hierdoor kan meer dan de geprognotiseerde 1.400 per etmaal gebruik gaan maken van deze route, met gevolgen voor het optreden van de hiervoor beschreven risico's.
10. Autoverkeer dat vanaf de Regenboogbrug komt kan ook in de veronderstelling zijn dan de terugweg vanaf de Regenboogbrug naar de Meerndijk ook via de busbaan te gaan rijden i.p.v. de parallelweg, zoals in de huidige situatie de bedoeling is. Ook autoverkeer vanaf de Meerndijk kan bij de kruising Regenboogbrug rechtdoor achter de bus doorrijden, bewust of onbewust.

11. Regenboogbrug is een boogbrug, voertuigen kunnen ‘terugzakken’ naar de busbaan en daarmee de busbaan weer blokkeren.



Regenboogbrug

3. Berekening effect

Er is bekeken of er mede op basis van bovenstaande analyse een methode beschikbaar is om te berekenen wat het effect is van het eventueel meerijden van autoverkeer op de busbaan.

De doorstroming op met VRI geregelde kruispunten kan worden berekend met het programma COCON[1]. Voor de kruising Meerndijk – busbaan Rijksstraatweg – Meernbrug en Regenboogbrug – busbaan Rijksstraatweg is een dergelijke berekening in theorie mogelijk, omdat hier verkeerslichten staan.

Het grote nadeel van de verkeerssituatie is dat direct in het invloedsgebied van deze twee kruisingen de kruisingen met de Zandweg liggen, zonder verkeerslichten. In de huidige situatie heeft de wachtrij voor de Zandweg op de Meernbrug invloed op de doorstroming op de kruising met de busbaan Rijksstraatweg. Ondanks dat er meer opstelruimte is op de Regenboogbrug kan deze situatie, met wachtrijen zich ook voordoen op de Regenboogbrug. Op basis van de huidige inzichten is geen beeld van de frequentie dan wel zwaarte van dit effect te bepalen.
Met COCON zijn dergelijke situatie niet te berekenen/te simuleren, omdat er geen rekening gehouden kan worden met wachtrijen vanaf andere kruispunten zonder VRI, die terugslaan naar de met VRI geregelde kruising. Zoals hierboven beschreven kan dit effect, te weten een wachtrij voor de oversteek van de Zandweg, zich ook voordoen bij de Regenboogbrug. Dus hiervoor geldt dat de COCON hier niet werkt door de invloed van de nabijgelegen ongeregelde kruising.

Een andere mogelijkheid is een simulatie, zoals VISSIM. Het opbouwen van een dergelijk model kost geld en tijd.

Conclusies:

- De OV-alliantie kan vanuit OV-doorstroming en mogelijke conflictpunten met de bus geen positief advies geven op het toelaten van autoverkeer op de busbaan. De belangrijkste argumenten zijn het belemmeren van de doorstroming van buslijnen 28 en 29, het onmogelijk maken om deze lijnen in de toekomst beter te laten doorstromen en het risico van precedentwerking elders binnen de gemeente. Wanneer vanuit verkeersveiligheid en de fiets (doorfietsroute) wordt gekeken, heeft deze aanpassing een positief effect. De provincie vraagt de gemeente echter andere varianten voor te stellen die enerzijds het autoverkeer rondom dit punt reduceert en geen verslechtering betekent voor de fiets, het ov en de verkeersveiligheid.
- Met COCON zijn de effecten van het meerijden op de busbaan niet te berekenen, doordat er vlak na de met VRI geregelde kruisingen, kruisingen zonder VRI liggen met in de huidige

[1] Een COCON-berekening is een verkeerskundige analyse uitgevoerd met software om de afwikkeling, capaciteit, cyclustijden en wachtrijlengtes van geregelde kruispunten (verkeerslichten) te bepalen. Het wordt gebruikt om de optimale inrichting van rijstroken en signaalgroepen te ontwerpen en te evalueren, vaak als back-up voor verkeerslichtenregelingen.

situatie een wachtrij tot op de kruising met de VRI en die dus van invloed zijn op de verkeersafwikkeling.

- Kan wel met VISSIM, maar kost geld en tijd om model te bouwen (moet extern)
- Op basis van expert opinion verwachten we vertraging voor het openbaar vervoer, met name omdat op de kruising bij de Regenboogbrug door linksafslaand autoverkeer naar de Boekbinderslaan de bussen stad in en stad uit niet meer gelijk groen kunnen krijgen, zonder deze te kunnen kwantificeren.

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

DTV

Memo OFOS + busbaan

Verkeerskundig advies op variant ‘De Pagter’: een opgeblazen fietsopstelstrook op de Meernbrug en Meernbrug, in combinatie met het openstellen van de busbaan in westelijke richting

---

Opdrachtgever:
Gemeente Utrecht: Sebastiaan van der Hijden

Opdrachtnemers:
DTV: Carmen Linssen (kenmerk 260063/CLi)
Goudappel: Bas Alferink (022918.20260209.N1.03)

Datum: 8 april 2026

Toelichting
Tijdens de Raadscommissie Milieu, Openbare Ruimte en Groen van 22 januari 2026 is de toezegging gedaan om de variant van De Pagter te analyseren. Deze variant bevat het toepassen van twee opgeblazen fietsopstelstroken en het openstellen van de busbaan in westelijke richting.

Deze twee maatregelen worden in voorliggende memo eerst ‘los’ van elkaar beschouwd. Vervolgens wordt de samenhang tussen de maatregelen beschreven en volgt een conclusie op de analyse van deze variant.

Memo OFOS

Alternatieve variant – OFOS

DTV adviseerde eerder in het rapport “Verkeersveiligheidsonderzoek Meernbrug” (8-7-2025) om de haalbaarheid voor een opgeblazen fiets opstelstrook (OFOS, ook wel groot fietsopstelvak) op de Meernbrug te onderzoeken. Voorliggende memo beschrijft beknopt de achtergrond van dit advies. Vervolgens geeft DTV een advies over de uitwerking van een OFOS dat door raadslid De Pagter is gedaan.

Eerdere aanbeveling

Uit de bevindingen van de schouw en het cameraonderzoek kwam de volgende aanbeveling voort: “Zorg voor een geloofwaardigere VRI voor rechtdoorgaande fietsers komende vanaf de Meernbrug, door (bijvoorbeeld) te onderzoeken of een OFOS (opgeblazen fietsopstelstrook) mogelijk is, waarmee fietsers gelijktijdig met gemotoriseerd verkeer groen kunnen krijgen en meer opstelruimte hebben”.

Knelpunt

Uit de locatieschouw en conflictobservatie blijkt dat, met name in de ochtendspits, er voor fietsers onvoldoende opstelruimte is op de brug. Dit komt door een combinatie van factoren;

- Drie basisscholen aan de zuidzijde van de brug, welke rond dezelfde tijd (8.25 of 8.30 uur) beginnen en waarvoor kinderen dus rond hetzelfde moment onderweg zijn;
- Voor de hoeveelheid fietsers, met name tussen 8.10 en 8.25, te korte groentijd[1] bij het verkeerslicht om de Rijksstraatweg te kruisen. Fietsers fietsen daarom door het verlengde van het gele licht en/of rechtdoorgaande fietsers fietsen door rood, met het groene licht van gemotoriseerd verkeer mee;
- In de ochtendspits zijn er meer fietsers dan opstelruimte op de Meernbrug. Daardoor komen fietsers op de Zandweg stil te staan. Dit levert risico’s op ten aanzien van achteropkomend fietsverkeer en versmalt de doorgang voor fiets- en gemotoriseerd verkeer richting Zandweg west.



Overvol brugdek in de ochtendspits, met op de voorgrond de fietsstraat Zandweg (schouw)

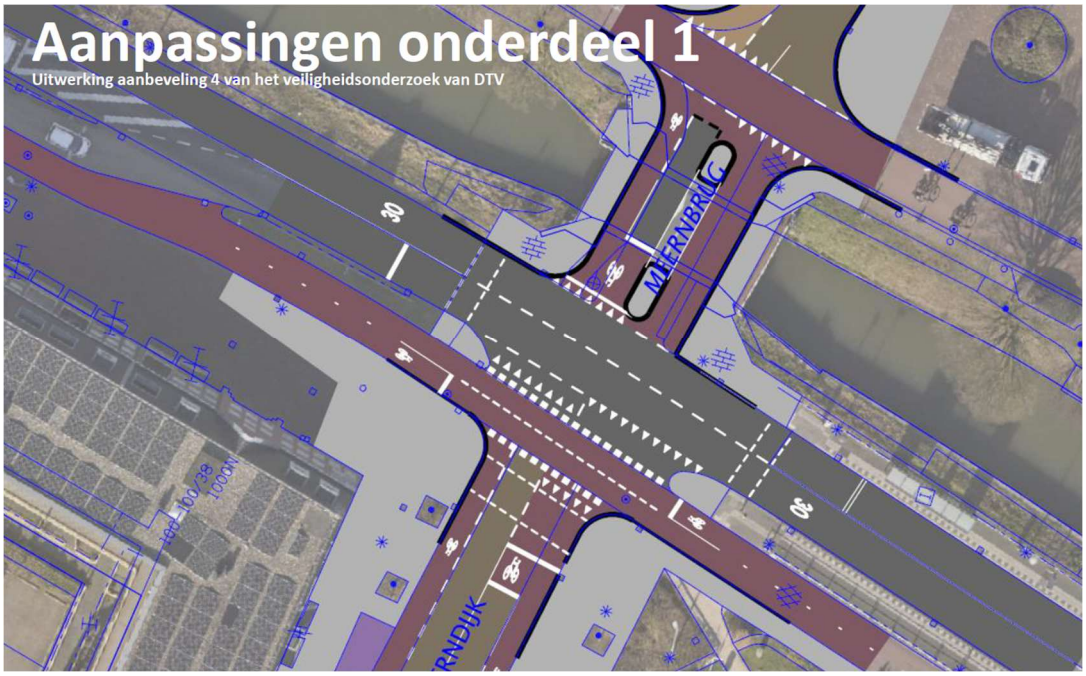


Overvol brugdek in de ochtendspits (camera), filmbeeld vanaf hoek Castellumlaan - Zandweg

[1] Sinds het advies uit de rapportage van DTV, is de groentijd verhoogd. Deze is nu soms 17 seconden langer dan voorheen.

Verwacht effect OFOS voorstel De Pagter

Raadslid De Pagter heeft een schetsvoorstel opgesteld, met daarin een OFOS en diverse flankerende aanpassingen op de Meernbrug. DTV ziet diverse verkeersveiligheidsrisico's bij uitwerking van een OFOS conform dit voorstel dat is bijgevoegd in figuur 1.



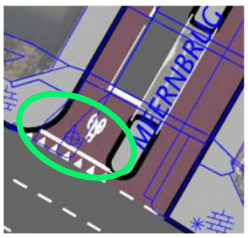
Figuur 1 Voorstel OFOS De Pagter

Voor fietsverkeer vanuit het noorden:

- De OFOS biedt, mits deze goed gebruikt kan worden, meer opstelruimte voor fietsers en kan helpen bij het gunstiger opstellen van (linksafslaande) fietsers. Echter is de kans groot, gezien de grote hoeveelheid fietsers in de ochtend, dat de OFOS niet optimaal gebruikt kan worden;
    - Door de grote hoeveelheid fietsers, die zowel rechtdoor, linksaf als rechtsaf willen, is de kans reëel dat naar links afslaande fietsers niet op het opstelvak terechtkomen. In hoeverre dat dit het geval is, hangt samen met de verhouding fietsers per richting en de volgorde waarin zij komen aanfietsen;
    - Het opstelvak biedt iets meer ruimte voor het opstellen van fietsers, maar niet voor alle fietsers. Er fietsen dus ook (alsnog) fietsers gelijktijdig naast het dan opstartende autoverkeer mee, die naar links willen. Zij moeten zich tussen het gemotoriseerde verkeer mengen. Dit is een lastige en risicovolle manoeuvre, en voor onervaren, jonge kinderen eigenlijk onmogelijk;
    - Door de OFOS hebben fietsers geen exclusief groen meer, zij moeten dus altijd mengen met gemotoriseerd verkeer, waar zijn nu nog hun eigen licht hebben. Dit zorgt voor menging van verkeersstromen, waarbij weggebruikers met verschillende massa, snelheid en richting vermengen. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is dit ongewenst.

- Door het opstelvak is er op de brug nog minder ruimte beschikbaar voor wachtend gemotoriseerd verkeer. Dit heeft twee mogelijke gevolgen:
  - Op de tekening is het reeds aangebrachte “witte kruis”, bedoeld om ruimte op de Meernbrug aan de noordzijde vrij te houden, nog niet ingetekend. Deze ruimte kan bij een groot voertuig (bijvoorbeeld vuilniswagen, bestelbus en/of voertuig met aanhanger) niet worden vrijgehouden. Ook in variant De Pagter blijft – zij het in veel kleinere aantallen – verkeer vanuit de Meernbrug linksaf de Zandweg opdraaien. De zichtbaarheid voor vanuit de brug linksafslaand verkeer verslechtert, door de grotere OFOS en gebrek aan opstelruimte voor (groter) gemotoriseerd verkeer buiten het witte kruis, verder;
  - Omdat er minder opstelruimte is voor gemotoriseerd verkeer, moeten zij een langere afstand overbruggen om het kruispunt met de Rijksstraatweg te bereiken. De ‘druk’ op gemotoriseerd verkeer vanuit het noorden om het groen licht te halen neemt daarmee toe. (Hard) optrekkend gemotoriseerd verkeer komt daarbij mogelijk vaker in conflict met kruisend fietsverkeer op de Zandweg en met linksafslaand fietsverkeer bij de Meernbrug / Rijksstraatweg.

- De OFOS staat ín de huidige verkeersregelinstallatie ingetekend. Het verkeerslicht moet verplaatst worden, maar is dan alsnog niet zichtbaar voor fietsers die vooraan de OFOS staan opgesteld (het verkeerslicht hangt vrijwel recht boven hen en/of staat vrijwel recht naast hen). Mogelijk kan een onderlicht de zichtbaarheid verbeteren.



- Met de voorgestelde voorstart kunnen fietsers eerder groen licht krijgen dan gemotoriseerd verkeer, waardoor ook fietsers die niet op de OFOS staan opgesteld, al (deels) voor het gemotoriseerde verkeer uit kunnen fietsen. Hierbij zijn echter diverse kanttekeningen:
  - Fietsers hebben bij een voorstart een eigen verkeerslicht nodig. Dan krijgt de fietser een x-aantal seconden groen, waarna het verkeerslicht voor gemotoriseerd verkeer eveneens voor dezelfde richtingen op groen gaat. Het is de vraag of fietsers deze situatie door hun ‘eigen’ verkeerslicht verwachten. Dit levert dus een risicovolle situatie op, wanneer gemotoriseerd verkeer gaat rijden als ook het fietslicht groen is;
  - Bij een voorstart voor fietsers, of linksafslaande fietsers is eigenlijk een fietshaak (opstelruimte voor afslaande fietsers, zie witte pijl) nodig. Zo kunnen linksafslaande fietsers aan de overzijde van het kruispunt opstellen en rechtdoorgaand autoverkeer voor laten gaan. Echter is de hoeveelheid fietsers in de ochtendspits dusdanig groot, dat hier onvoldoende ruimte voor is (en dit is ook niet ingetekend in variant De Pagter). Zo kunnen linksafslaande fietsers op de Rijksstraatweg stil komen te staan.



  - Gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer kunnen geen eigen licht hebben in combinatie met de OFOS. Immers; als fietsers rood krijgen, maar wel vóór het gemotoriseerde verkeer staan opgesteld, kan het gemotoriseerde verkeer bij groen licht niet oprijden.

Fietsverkeer komende vanuit het zuiden:

- Voor fietsverkeer vanuit de Meerndijk richting De Meernbrug ontstaan verschilende scenario's;
  - Er ontstaat een soort 'fuik' / trechter; rechtdoorgaand fietsverkeer dat op de OFOS staat opgesteld, fietst voor het gemotoriseerde verkeer uit, waarbij een opgejaagd gevoel kan ontstaan. Daarbij fietsen zij bovendien niet naar hun 'eigen' ruimte (de huidige fietsstrook wordt opgeheven), maar blijven zij gemengd op een – ogenschijnlijk smalle – rijbaan.
  - Fietsverkeer dat naast het gemotoriseerde verkeer staat, komt 'in concurrentie' met eveneens rechtdoorgaand gemotoriseerde verkeer; omdat de ruimte op De Meernbrug in variant De Pagter beperkt is, kunnen fietsers en andere voertuigen niet langer naast elkaar over de brug rijden.
  - Doordat fietsers 'getrechterd' worden, moeten zij inhouden en/of het gemotoriseerde verkeer voor moeten laten gaan. Bovendien kunnen zij, bij wachtend gemotoriseerd verkeer op de brug, niet rechtsaf vanuit de Meernbrug richting Zandweg door het gebrek aan ruimte.
  - In dit scenario, waarbij gemotoriseerd verkeer op de Meernbrug moet wachten voor kruisend fietsverkeer op de Zandweg, kan een situatie ontstaan waarbij fietsers op de Rijksstraatweg / busbaan tot stilstand komen. Dit is een zeer onwenselijke situatie.

Fietsverkeer op de brug:

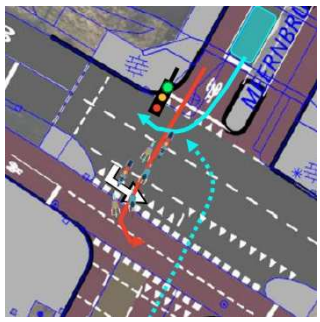
- Door aanleg van de middengeleider komt de fietsstrook in de richting zuid naar noord te vervallen. Er is in de situatie zoals weergegeven op de schets minder ruimte voor fietsers en gemotoriseerd verkeer, waarbij de ruimte te smal lijkt om een fietser en personenauto naast elkaar te kunnen laten rijden/wachten. Fietsers kunnen zo niet voorbij een wachtende personenauto fietsen (bijvoorbeeld als zij naar rechts willen afslaan, en de personenauto wacht om rechtdoor of naar links te kunnen oprijden). Dit kan risico's opleveren, indien fietsers andere routes gaan zoeken om voorbij de wachtende auto te kunnen rijden (zie ook volgend punt);

- De tegenrichtingen op de brug worden gescheiden door een 'open' middengeleider, waarvan uitsluitend de kopstukken verhoogd aangelegd kunnen worden. In geval van wachtende auto's of fietsers, wordt dit middenstuk mogelijk gebruikt om op een van de twee rijbanen stilstaande voertuigen te passeren, met name door fietsers.

Raakvlak OFOS en openstellen busbaan
De OFOS en openstelling van de busbaan zijn twee separate maatregelen met beperkte impact op elkaar. Verschillende aspecten hebben wel raakvlakken:

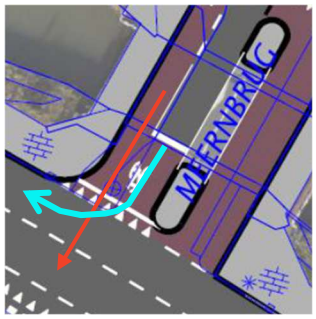
- Fietsers vanaf de Meernbrug hebben momenteel exclusief groen (auto is dan rood). Met een OFOS hebben auto en fiets wél samen groen en moeten jonge kinderen, die niet vooraan staan, altijd mengen met auto's en/of voorrang verlenen aan rechtdoorgaand autoverkeer. Het wordt daarmee onveilig(er). Bovendien kan het voorgestelde extra verkeerslicht voor rechtsafslaande fietsers vanaf de Rijksstraatweg niet samen met een OFOS op de Meernbrug. Dit nuttige licht waar fietsers in de middag van kunnen profiteren vervalt hiermee.

- De hoeveelheid fietsers in de ochtendspits is dusdanig groot, dat er zoals reeds aangegeven onvoldoende ruimte is voor een fietshaak (opstelruimte voor afslaande fietsers aan de overzijde van het kruispunt). Bij op de Rijksstraatweg stilstaande linksafslaande fietsers, ontstaat een ernstig knelpunt met rechtsafslaand (naar de opengestelde busbaan) gemotoriseerd verkeer of – indien de fietsers nog niet zijn afgewikkeld – een conflict met vanuit het zuiden linksafslaand verkeer.



- Wanneer er weinig of geen fietsers zijn (bijvoorbeeld overdag en in het weekend) en een voorstart wordt toegepast, ontstaat een ongeloofwaardige situatie voor gemotoriseerd verkeer; dit staat dan 'voor niets' te wachten.

- Bij de combinatie van een OFOS en het openstellen van de busbaan in westelijke richting, lijkt een situatie te ontstaan waarbij gemotoriseerd verkeer vanuit De Meernbrug naar rechts kan afslaan (blauwe pijl). Daarbij ontstaat een dodehoek-situatie (met rechtdoorgaande, rode pijl aangegeven, fietser), zoals nu reeds aanwezig is aan de noordzijde van De Meernbrug en komende vanuit de Rijksstraatweg. Hoewel deze beweging in de praktijk weinig 'winst' oplevert voor gemotoriseerd verkeer, is het ongewenst om deze te faciliteren (met ingetekende boogstraal);



- Door de busbaan open te stellen, neemt de hoeveelheid rechtdoorgaand verkeer op De Meernbrug (-25%) én Zandweg west (-87%) naar verwachting (volgend uit de modelstudie) af. Door de afgenomen drukte ontstaan tevens iets minder conflicten. Desondanks blijven alle rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer wel mogelijk, dus de risicovolle bewegingen – gemotoriseerd verkeer dat alle kanten de Zandweg op kan draaien – blijven mogelijk.

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Memo Meernbrug

In de huidige situatie is de Rijksstraatweg tussen de Regenboogbrug en de Meernbrug enkel in oostelijke richting toegankelijk voor autoverkeer (via de parallelbaan). De Rijksstraatweg zelf betreft een busbaan. Verkeer richting het westen rijdt over de Meernbrug en heeft dan de mogelijkheid linksaf de Zandweg in te rijden. In de variant van De Pagter wordt de busbaan in westelijke richting opengesteld voor autoverkeer, zodat dit verkeer niet meer over de Meernbrug en de Zandweg hoeft te rijden.

Afname van gemotoriseerd verkeer op de Meernbrug en Zandweg

Dit specifieke onderdeel van variant van De Pagter – openstellen busbaan in westelijke richting – is één van de varianten die in de netwerkstudie is onderzocht. Uit de doorrekening met het lokale verkeersmodel blijkt dat deze variant voor een afname van het verkeer op de Meernbrug en de Zandweg zorgt (zie ook de figuur 1). Op de Meernbrug neemt het aantal voertuigbewegingen naar verwachting met circa 25% af. Op de Zandweg is dit naar verwachting ruim 80%. Deze voertuigen hebben een bestemming in de wijk Het Weer of noordelijker, en kiezen bij openstelling van de busbaan in westelijke richting overwegend voor de route via de Rijksstraatweg en Regenboogbrug i.p.v. de Meernbrug en Zandweg.



Figuur 1: Met het verkeersmodel berekende verwachte verschuiving van verkeersstromen bij openstellen van de busbaan in westelijke richting. Bron: Voorstel voor veiliger verkeer Meernbrug, De Pagter.

Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31 (0)88 254 2000
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

Beoordeling variant

De variant van De Pagter is op dezelfde manier beoordeeld als de andere varianten van de netwerkstudie. Voor het gedeelte over het openstellen van de busbaan geldt dat deze variant al is meegenomen in de het rapport. Hieronder wordt aan de hand van het beoordelingskader wat ook voor de netwerkstudie is toegepast per beoordelingsaspect (zie hiernaast en pagina 19 van de netwerkstudie voor meer info) toegelicht wat het effect van het openstellen van de busbaan in westelijke richting is.

Thema
Veiligheid
Verkeersafwikkeling
Kwaliteit bus
Leefbaarheid
Beleid
Kosten

Veiligheid

Het openstellen van de busbaan in westelijke richting zorgt naar verwachting voor circa 25% minder autoverkeer op de Meernbrug. Ook zullen een stuk minder automobilisten linksafslaan naar de Zandweg, aangezien er met de busbaan een alternatief is. Dit is positief voor de verkeersveiligheid op en rond de brug. Echter, alle bewegingen, inclusief de risicovolle linksafslaande beweging Meernbrug – Zandweg blijven mogelijk. Uit het cameraonderzoek van DTV blijkt dat dit één van de bewegingen is die sterk bijdraagt aan de huidige verkeersonveilige situatie. Hierdoor blijft de Meernbrug een complexe situatie met verkeersbewegingen in veel richtingen.

Daarnaast wordt de problematische situatie waarschijnlijk verplaatst naar de Regenboogbrug, aangezien de kans groot is dat (doorgaand) verkeer de Rijksstraatweg kiest boven de Zandweg. Verkeer wat de nieuwe route via de Rijksstraatweg neemt moet dan op de Regenboogbrug alsnog linksaf de Zandweg op of de Zandweg kruisen richting Het Weer. Hier zijn mogelijk extra maatregelen nodig t.b.v. de verkeersveiligheid.

Verkeersafwikkeling

Op het eerste oog heeft het openstellen van de busbaan beperkt impact op de verkeersafwikkeling bij de kruispunten. In de doorrekening is echter niet meegenomen dat de route via de Rijksstraatweg voor doorgaand verkeer wellicht nog interessanter is dan de Zandweg. Op beide wegen is de maximum snelheid 30 km/u, maar op de Rijkstraatweg is door de afwezigheid van fietsers en de lange rechtstand het aannemelijk dat deze route sneller is dan via de Zandweg. De variant trekt hierdoor mogelijk extra doorgaand verkeer aan door het centrum van de Meern. Hierbij weegt ook mee dat uit TOMTOM-analyses blijkt dat in de huidige situatie al circa 35% van het verkeer op de Meernbrug geen

bestemmingsverkeer betreft. Deze sluiproute is interessant aangezien de kruispunten op de stedelijke ontsluitingswegen die bedoeld zijn voor het doorgaand verkeer (Oudenrijnseweg, Veldhuizerweg) tegen hun capaciteit aan zitten. Met de variant van De Pagter wordt mogelijk een nieuwe stedelijke ontsluitingsroute richting Het Weer en noordelijker gecreëerd, wat vanuit de aspecten beleid en leefbaarheid onwenselijk is. Dit kan er ook toe leiden dat er extra drukte (en wachttijd) bij het verkeerslicht bij de Regenboogbrug ontstaat, waardoor automobilisten toch weer de Zandweg overwegen.

Indien toch voor de variant van De Pagter wordt gekozen kunnen de neveneffecten deels worden voorkomen door de VRI bij het kruispunt Meerndijk – Rijksstraatweg zo af te stellen dat de doorstroming voor de auto wordt beperkt. Ook zal de VRI aangepast moeten worden om de linksafslaande beweging vanaf de Meerndijk naar de Rijkstraatweg ruimte te geven. Hierdoor neemt de cyclustijd naar verwachting toe.

Kwaliteit bus

Op het eerste oog heeft de variant geen invloed op de doorstroming op de wegvakken waar de bus rijdt (zie ook pagina 48/49 van de netwerkstudie). Echter, hierin is niet meegenomen dat er mogelijk terugslag ontstaat op de busbaan van wachtende auto's op de Regenboogbrug die voorrang moeten verlenen op het verkeer op de Zandweg. Dit kan mogelijk voorkomen worden door een uitvoegstrook op de busbaan voor rechtsafslaand verkeer aan te leggen. Dit is in de huidige situatie moeilijk in te passen, waardoor het hele kruispunt moet worden aangepast. Meerijdend verkeer op de busbaan van de Rijksstraatweg kan bij de Regenboogbrug ook linksaf richting Ventweg en Boekbinderslaan. Onderzocht moet worden of deze route inpasbaar is in de VRI en wat dit voor de doorstroming van de bussen betekent. Tevens is er een akkoord nodig vanuit de concessieverlener (provincie Utrecht) om regulier verkeer toe te laten op de busbaan[1].

Leefbaarheid

De leefbaarheid wordt kwalitatief beoordeeld op basis van geluidsoverlast. Geluid is afhankelijk van intensiteiten en snelheid. In de alternatieve variant van De Pagter wordt noch een verbetering, noch een verslechtering verwacht. De intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer verplaatsen zich namelijk van de Zandweg naar de Rijkstraatweg (busbaan). Op beide wegen is de maximum snelheid 30 km/u. Wel is er een risico dat verkeer op de busbaan harder rijdt dan toegestaan, gezien het lange rechte ontwerp van de weg. Ook zou de score van de leefbaarheid slechter kunnen uitpakken indien de route via de busbaan

[1] Tijdens de Raadscommissie Milieu, Openbare Ruimte en Groen van 22 januari 2026 is de toezegging gedaan dat de provincie wordt gevraagd om de gevolgen van opstellen van de busbaan voor evt. vertraging van bussen in kaart te brengen.

aantrekkelijker wordt voor meer automobilisten als gevolg van de drukte op de kruispunten op de ringwegen.

Beleid

Om te beoordelen of de alternatieve variant aansluit bij het beleid van de gemeente is het Mobiliteitsplan 2040 als belangrijkste referentiekader gehanteerd. Daarin staan diverse doelen geformuleerd zoals '*goede autobereikbaarheid voor noodzakelijk bestemmingsverkeer via snelwegen en stedelijke verbindingswegen', systeemsprong voor het openbaar vervoer' en 'meer ruimte voor voetgangers en fietsers*'.

Het openstellen van een busbaan is niet in lijn met beleid om '*voorrang te geven aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen*', zoals openbaar vervoer. Ook is voor het invoeren van deze maatregel akkoord nodig van de concessiehouder. Verder kan deze maatregel ervoor zorgen dat de bus wordt vertraagd. Dit wordt momenteel door de provincie onderzocht. Ook is een extra ontsluitingsroute creëren voor de auto door een woongebied niet in lijn met het beleid.

Kosten

Het kruispunt bij de Regenboogbrug krijgt meer verkeer te verwerken. Hierdoor moet mogelijk een vrije uitvoegstrook voor de bus gemaakt worden. Ook de bocht van de Rijksstraatweg naar de Regenboogbrug toe moet worden herzien. Dit leidt tot een aanpassing van het kruispunt. Deze kosten bedragen (incl. afronding, excl. BTW) ca. €500.000.

Raakvlak met opgeblazen fietsopstelstrook

De variant van De Pagter kenmerkt zicht door de combinatie van het openstellen van de busbaan met het creëren van een groot fietsopstelvak (OFOS) op de brug en op de Meerndijk. Kijkend naar de aspecten die in deze memo zijn behandeld omtrent het openstellen van de busbaan is er vooral een raakvlak met de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer. Het openstellen van de busbaan zorgt voor circa 25% minder verkeer op de Meernbrug, waardoor fietsers minder snel in aanraking komen met autoverkeer. Echter, alle richtingen blijven mogelijk op de Meernbrug en de rijbaan op de brug richting het noorden wordt smaller door het realiseren van een middenberm. Hierdoor is de kans groter dat een fietser moet wachten achter een automobilist die wacht om de Zandweg op te rijden of over te steken.

Gecombineerde effecten OFOS en openstellen busbaan

Meernbrug

- Er ontstaat een nieuwe dodehoek-situatie voor fietsers vanaf de brug in zuidelijke richting, indien gemotoriseerd verkeer gelijktijdig groen krijgt en rechtsaf kan slaan vanaf de brug;
- Door de busbaan open te stellen, neemt de hoeveelheid rechtdoorgaand verkeer op De Meernbrug af. Wel blijven alle rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer mogelijk, dus ook de risicovolle bewegingen (bij kruispunt Zandweg). Zonder beperking van de toegestane rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer naar de Zandweg vanuit het zuiden, lost dit knelpunt niet op;
- Indien de hoeveelheid linksafslaande fietsers niet afgewikkeld kan worden, komen zij op de Rijksstraatweg stil te staan, waardoor een mogelijk conflict ontstaat met naar de busbaan afslaand gemotoriseerd verkeer.

Regenboogbrug

- Het openstellen van de busbaan resulteert in extra verkeer bij Regenboogbrug, waardoor hier eenzelfde situatie als bij Meernbrug kan ontstaan. Mogelijk zijn extra maatregelen nodig, zoals een aanpassing aan de kruising Rijksstraatweg – Regenboogbrug;
  Het openstellen van de busbaan leidt mogelijk tot hinder voor doorstroming van busverkeer (door terugslag Regenboogbrug op Rijkstraatweg). Dit wordt momenteel nader onderzocht. Tevens akkoord nodig vanuit concessieverlener (provincie Utrecht).

Netwerkeffecten

- De Rijkstraatweg wordt door het openstellen van de busbaan voor doorgaand verkeer wellicht nog wel interessanter dan de Zandweg. Daardoor trekt deze variant mogelijk extra doorgaand verkeer aan;
- Het effect van het openstellen van de busbaan op de geluidsbelasting van woningen en gebouwen aan de Rijksstraatweg vergt nader onderzoek;
- Het openstellen van de busbaan is niet in lijn met het gemeentelijk Mobiliteitsplan.

Conclusie

Op basis van de analyses scoort de variant van De Pagter minder goed op alle afgewogen criteria dan andere varianten (zie ook pagina 59/60 van de netwerkstudie) en levert mogelijk nieuwe knelpunten op. De meest kansrijke varianten om de situatie rondom de Meernbrug te verbeteren kenmerken zich door het verminderen / weghalen van verkeersstromen op de Meernbrug.

Ook de OFOS draagt niet bij aan het verminderen / weghalen van de verkeersstromen op de Meernbrug. Aanvullend ontstaan nieuwe, complexe weefbewegingen voor fietsers, een verplaatsing van de opstellocatie en neemt de opstelruimte voor fietsers in noordelijke richting op de brug af. Het realiseren van de OFOS, al dan niet in combinatie met een busbaan, wordt omwille van nieuwe verkeersveiligheidsrisico's afgeraden.

Motie: overweeg openstellen busbaan tussen Meernbrug en Regenboogbrug

De gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op 26 februari 2026, ter bespreking van de Verkeersveiligheid op en rond de Meernbrug,

Constaterende dat:

1. Uit het Verkeersveiligheidsonderzoek blijkt dat de meeste (bijna)ongelukken gebeuren op de kruising van de Meernbrug met de Zandweg;
2. Er veel conflicten op die kruising ontstaan door links afslaand verkeer (van Meernbrug naar 't Weer);
3. Dat linksaf slaande verkeer door het openstellen van de busbaan tussen de Meernbrug en Regenboogbrug (Variant A van de Netwerkstudie) niet meer over de kruising van de Meernbrug met de Zandweg hoeft;
4. Uit de Netwerkstudie o.a. blijkt dat er met het openstellen van de busbaan (Netwerkstudie, p. 23):
    a. 25% minder verkeer over de Meernbrug gaat rijden en niet meer linksaf slaat, waardoor de kruising van de Meernbrug met de Zandweg veiliger wordt;
    b. 87,5% minder autoverkeer op de Zandweg gaat rijden, waardoor de Zandweg veel beter gaat functioneren als fietsstraat;
    c. géén toename plaatsvindt van autoverkeer op omliggende wegen in het gebied: alleen het verkeer dat nu over de Zandweg rijdt, verplaatst zich naar de busbaan;
5. De variant voor het openstellen van de busbaan helaas niet verder door het college is onderzocht;
6. De VVD mede daarom op 14 januari het '*Voorstel voor veiliger verkeer Meernbrug*' heeft aangeboden;

Overwegende dat:

1. Er vermoedelijk draagvlak is voor het openstellen van de busbaan, omdat deze variant is ingebracht door bewoners en ondernemers bij de stakeholdersbijeenkomst en omdat er hierover op 24 februari een petitie is aangeboden met bijna 4.000 handtekeningen;
2. Deze variant mede daarom alsnog wordt meegenomen in de peiling via DenkMee;
3. Deze variant goed te combineren is met andere varianten uit de Netwerkstudie die worden onderzocht;
4. Een mogelijk nadeel van het openstellen van de busbaan kan zijn dat bussen worden vertraagd, en de provincie zeker geen toestemming zal geven voor het openstellen van de busbaan als dat gebeurt;
5. De huidige inrichting echter ook zorgt voor vertraging van bussen, omdat bussen regelmatig worden geblokkeerd door de wachtrijen bij de Meernbrug (zie Verkeersveiligheidsonderzoek);
6. Er meer onderzoek nodig is om te bepalen of er een vertraging optreedt door het openstellen van de busbaan, en zo ja, welke maatregelen mogelijk zijn om die vertraging te voorkomen;
7. Het belangrijk is dat de Zandweg na het openstellen van de busbaan alleen nog wordt gebruikt door bestemmingsverkeer, zodat er daadwerkelijk veel minder conflicten ontstaan bij de kruising met de Zandweg;

Draagt het college op:

1. Variant A uit de Netwerkstudie (beperkt openstellen busbaan) alsnog serieus te overwegen, en onder voorbehoud van toestemming van de provincie uit te werken mits:
    a. uit de peiling via DenkMee inderdaad blijkt dat er draagvlak voor deze maatregel is;
    b. er geen verslechtering optreedt in de OV-reistijden, dan wel dat er maatregelen kunnen worden genomen om een eventuele verslechtering teniet te doen;
2. Bij de uitwerking na te gaan welke maatregelen nodig zijn om ervoor te zorgen dat de Zandweg tussen de Meernbrug, Regenboogbrug en Loobrug na het openstellen van de busbaan alleen nog wordt gebruikt door bestemmingsverkeer;

En gaat over tot de orde van de dag.

Ingediend door:

- Marijn de Pagter, VVD
- Joost Vasters, D66
- David Bosch, UtrechtNu!
- Charlotte Passier, Volt

- Hessel Stellinga, CDA

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

Datum	Onderwerp	Indiener(s)	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
13-11-2025	M533 Experimenteer om bijplaatsingen tegen te gaan	Hoonte, G. te (Gertjan) (VVD)	Circulaire Economie	13-02-2026		
10-07-2025	M350 Stop vervuiling door plastic peukenfilters	Vries, L. de (Louise) (Partij voor de Dieren)	Circulaire Economie	18-07-2025	9 december 2025: Met het memo Ondertekening No Plastic Filter campagne van 18 juli 2025 is de raad geïnformeerd over de uitvoering van deze motie	
10-07-2025	M338 Aanbesteden containers kringloop onwenselijk	Kleinrensink, J. (Julia) (GroenLinks)	Circulaire Economie	10-10-2025		
12-12-2024	M514 Geef kringlooporganisaties ook gratis toegang tot de afvalscheidingsstations	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Circulaire Economie	30-06-2025		
07-12-2023	M477 Meer focus op “hotspot” locaties door versoepelen 24 uursnorm	Vasters, J. (Joost) (D66)	Circulaire Economie	31-12-2024	4/3/2025: Terugkoppeling op M477 Meer focus op “hotspot” locaties door versoepelen 24 uursnorm wordt verwerkt in de voorgangsbrief aanpak bijplaatsingen. De planning is om deze raadsbrief te versturen gelijktijdig met de publicatie van de VJN2025.	
06-07-2023	M271 Refuse, Rethink, Reduce	Alblas, K. (Kirsten) (ChristenUnie)	Circulaire Economie	06-10-2023		
18-12-2025	M662 Samen voor vis en waterkwaliteit	Broek, J van den (Job) (CDA)	Dierenwelzijn	18-03-2026		

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

13-10-2022	M284 Hengelverbod Haarrijnseplas	Snippe, L.C. (Lisanne) (Partij voor de Dieren)	Dierenwelzijn	31-12-2025	20241003: De raad is geïnformeerd over de voortgang in de verzamelbrief dierenwelzijn van 28 november 2023. We gaan in de komende periode 2024/2025 verder met de gesprekken met de AUHV over de nieuwe visrechtovereenkomst. Wij streven er naar die gesprekken eind q42025 afgerond te hebben. We zijn hierover in gesprek met de AUHV. De raad wordt in Q2 2023 geïnformeerd over de voortgang.	
26-02-2026	M127 Geen uitbreiding short stay	Chirino, C.C. (Bina) (ChristenUnie)	Economische Zaken	26-05-2026		
26-02-2026	M129 Reguleren in plaats van faciliteren	Kleinrensink, J. (Julia) (GroenLinks)	Economische Zaken	26-05-2026		
26-02-2026	M128 Beperken van short stay plekken	Kleinrensink, J. (Julia) (GroenLinks)	Economische Zaken	30-09-2026		
29-01-2026	M03 Ruimere openingstijden horecagelegenheden Uithof	Paalman, V. Victor (Horizon)	Economische Zaken	31-03-2026		
20-11-2025	M583 Werk maken van sporten	Stylianou, N. (Nadia) (D66)	Economische Zaken	31-12-2026	6 januari 2026: wordt opgepakt in reguliere gebiedsontwikkelingen, zoals het Vierde Kwadrant en wordt op hoofdlijnen uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma van de Beleidsnota Werklocaties (Q4 2026)	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					en relevante brieven vanuit de portefeuille Sport, zoals door de Raad is opgeroepen.	
20-11-2025	M584 Geen Fossiele Bedrijven in Utrecht	Fattal, M. (Mahaar) (GroenLinks)	Economische Zaken	20-02-2026	6 januari 2026: De raad wordt over de voortgang van deze motie geïnformeerd bij de aanbieding van het uitvoeringsprogramma (Q4 2027)	
20-11-2025	M578 Geef Utrechtse innovatie een duidelijk gezicht	Bode, L. (Linda) (Volt)	Economische Zaken	20-02-2026		
20-11-2025	M580 Geef werk-leren hubs een vaste plek	Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter)	Economische Zaken	20-02-2026	20251229 Via uitvoeringsprogramma arbeidsmarkt 2027, Q1 2027.	
20-11-2025	M581 Maak ruimte voor groeiende en startende bedrijven op kansrijke locaties	Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter)	Economische Zaken	20-02-2026	6 januari 2026: Wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma van de Beleidsnota Werklocaties. De raad wordt over de voortgang van deze motie geïnformeerd bij de aanbieding van het uitvoeringsprogramma (Q4 2026).	
10-07-2025	M335 Overnemen aanbevelingen raadstoets economie	Heijne, R. (Rachel) (GroenLinks)	Economische Zaken	13-05-2026	6 januari 2026: We verwerken de aanbevelingen in de Voortgangsrapportage Actieagenda Utrechtse Economie. Deze zal in Q2 2026 aan de raad worden aangeboden.	
08-05-2025	M222 Gevelbankjes ook voor afhaalzaken	Sungur, M. (Mahmut) (DENK)	Economische Zaken	08-05-2026	20260410 De motie is afgedaan met de Raadsbrief Evaluatie Ontwikkelingskader Horeca Utrecht en uitvoering moties rondom horeca van 27 februari met	27-02-2026

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					kenmerk 34083062. 6 januari 2026: In Q1 2026 volgt een raadsbrief over motie M212 Horeca 3.0. In die brief nemen we de stand van zaken van deze motie ook mee.	
08-05-2025	M208 Ondernemersfonds voor ondernemers, initiatievenfonds voor inwoners	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Economische Zaken	08-08-2025	07102025: In Q1 2026 volgt een raadsbrief over het ondernemersfonds, daarin komen we terug op de afdoening van deze motie.	
08-05-2025	M228 Mag de jongere ook nog plezier	Al-Saqaff, M.H.J. (Mariam) (VVD)	Economische Zaken	31-12-2025	10042026: Er loopt nu een pilot, waarvoor en door jongeren vanuit de 16+ doelgroep, drie club concepten worden georganiseerd. De geleerde lessen worden in een advies gedeeld met uw gemeenteraad. Wij informeren u hierover begin Q2 2026 in de jaarlijkse Nachtcultuur update brief. 07102025: In Q1 2026 volgt een raadsbrief over motie M212 Horeca 3.0. In die brief nemen we de afdoening van deze motie ook mee.	
08-05-2025	M212 Horeca 3.0 Tijd voor een Flexibel en Toekomstbestendig Kader!	Geleijns, H. (Hans) (D66)	Economische Zaken	31-12-2025	07102025: In Q1 2026 volgt een raadsbrief over motie M212 Horeca 3.0.	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

08-05-2025	M192 Ook digitaal een leven lang ontwikkelen	Steeg, B. van (Bert) (CDA)	Economische Zaken	08-08-2025	20251229 Via uitvoeringsprogramma arbeidsmarkt 2027, Q1 2027 07102025: We nemen de motie mee in het uitvoeringsprogramma en informeren de raad in Q1 2026 over het uitvoeringsprogramma	
13-11-2025	M550 Vrije CDOKE is niet oké	Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Energie en Klimaat	01-07-2025	6 februari 2026: de motie wordt verwerkt in de Voorjaarsnota	
10-07-2025	M370 Energiebesparing als prioriteit bij aanpak netcongestie	Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter)	Energie en Klimaat	10-10-2025	2 december 2025: Zoals vermeld in de raadsbrief Stand van zaken netcongestie november 2025 beschouwen wij met onze inspanningen voor slim stroomgebruik het eerste dictum van deze motie als afgedaan. Het tweede dictum zal worden afgedaan bij vaststelling van het Warmteprogramma.	
10-07-2025	M389 KWhbeslagnorm opnemen in ruimtelijk beleid	Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht)	Energie en Klimaat	10-10-2025	8 april 2026: De motie wordt afgedaan in de raadsbrief bij het duurzaamheidsverslag. 28 augustus 2025: We zullen de raad conform de motie over de uitvoering	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					informeren voorafgaand aan de vaststelling van het MPR 2026. De kosten worden verwerkt in de programmabegroting 2026.	
12-12-2024	M524 Maak tijdelijke zonnevelden in Rijnenburg-Noord mogelijk	Vasters, J. (Joost) (D66)	Energie en Klimaat	30-12-2025	8 april 2026: Wij werken momenteel aan de Uitgangspuntennotitie Rijnenburg, waarin we een integrale afweging maken van alle ambities voor het gebied (Rijnenburg en Reijerscop) waaronder de opwek van zonne-energie. We verwachten eind 2026 de uitgangspuntennotitie aan u voor te kunnen leggen voor vaststelling. 20 augustus 2025: Zoals vermeld in de raadsbrief 'Stand van zaken lopende projecten zon wind en geothermie' van 3 juni 2025, informeren we u naar verwachting eind 2025 over de mogelijkheden om tijdelijke zonnevelden in het noordelijk deel van Rijnenburg te realiseren. 27 januari 2025: We informeren de raad in Q2 2025 over de wijze waarop we uitvoering gaan geven aan deze motie.	
12-12-2024	M526 Wees zorgvuldig met cultuur-historische waarden	Stellinga, H.J.J. (Hessel) (CDA)	Energie en Klimaat	12-03-2025	19 februari 2026: We verwachten de raad rond de zomer te informeren over de	

					resultaten van het verdiepende onderzoek naar cultuurhistorie op USP 20 augustus 2025: Zoals vermeld in de raadsbrief 'Stand van zaken lopende projecten zon wind en geothermie' van 3 juni 2025, wordt u naar verwachting in Q4 2025 geïnformeerd over de resultaten van het verdiepende onderzoek naar cultuurhistorie op USP 27 januari 2025: We informeren de raad in Q2 2025 over de wijze waarop we uitvoering gaan geven aan deze motie.	
12-12-2024	M522 Zon in Rijnenburg	Heijne, R. (Rachel) (GroenLinks)	Energie en Klimaat	12-03-2025	20 augustus 2025: Zoals vermeld in de raadsbrief 'Stand van zaken lopende projecten zon wind en geothermie' van 3 juni 2025, werken wij momenteel aan de Uitgangspuntennotitie Rijnenburg, waarin wij een integrale afweging maken van alle ambities voor het gebied (Rijnenburg en Reijerscop) waaronder de opwek van zonne-energie. Wij verwachten eind 2026 de uitgangspuntennotitie aan u voor te kunnen leggen voor vaststelling. 27 januari 2025: We informeren de raad in	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					Q2 2025 over de wijze waarop we uitvoering gaan geven aan deze motie.	
12-12-2024	M523 Zon in Reijerscop	Heijne, R. (Rachel) (GroenLinks)	Energie en Klimaat	30-06-2025	20 augustus 2025: Zoals vermeld in de raadsbrief 'Stand van zaken lopende projecten zon wind en geothermie' van 3 juni 2025, werken wij momenteel aan de Uitgangspuntennotitie Rijnenburg, waarin wij een integrale afweging maken van alle ambities voor het gebied (Rijnenburg en Reijerscop) waaronder de opwek van zonne-energie. Wij verwachten eind 2026 de Uitgangspuntennotitie aan u voor te kunnen leggen voor vaststelling. 27 januari 2025: We informeren de raad in Q2 2025 over de wijze waarop we uitvoering gaan geven aan deze motie.	
12-12-2024	M528 Watt een kans energiecoöperaties bij alle Utrechters bekend	Snijder, R.E.P.C. (Ruben) (Student & Starter)	Energie en Klimaat	12-03-2025	23 april 2026: Zoals vermeld in de raadsbrief 'Start planproces voor Windpark Lage Weide, terinzagelegging NRD' van 19 maart jl. wordt in het planproces invulling gegeven aan deze motie. 27 januari 2025: We informeren de raad in Q2 2025 over de wijze waarop we uitvoering gaan geven aan deze motie.	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

12-12-2024	M525 Winsten van windmolens voor iedereen	Zweth, R. van der (Rick) (GroenLinks/PvdA)	Energie en Klimaat	12-03-2025	23 april 2026: Zoals vermeld in de raadsbrief 'Start planproces voor Windpark Lage Weide, terinzagelegging NRD' van 19 maart jl. wordt in het planproces invulling gegeven aan deze motie. 16 februari 2026: De raad wordt hier in het voorjaar nader over geïnformeerd, bij de volgende update over wind op Lage Weide. 20 augustus 2025: Zoals vermeld in de raadsbrief 'Stand van zaken lopende projecten zon wind en geothermie' van 3 juni 2025, wordt u hierover geïnformeerd bij een volgende update van wind op Lage Weide. Dit is naar verwachting in Q4 2025 27 januari 2025: We informeren de raad in Q2 2025 over de wijze waarop we uitvoering gaan geven aan deze motie.	
07-12-2023	M456 Klimaatvisie die ongelijkheid tegengaat	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Energie en Klimaat	07-06-2024	23 april 2026: in de raadsbrief Vrijgave ontwerpvisie Utrecht klimaatneutraal van 2 maart jl. staat beschreven hoe we in de ontwerpvisie invulling geven aan deze motie.	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					240212: De motie wordt in de klimaatvisie verwerkt.	
29-01-2026	M20 Groene evenementen in Rijnenburg Noord	Heijne, R. (Rachel) (GroenLinks)	Evenementen	29-04-2026		
29-01-2026	M16 Plezier en leefbaarheid hand in hand bij evenementen in Rijnenburg	Broek, J van den (Job) (CDA)	Evenementen	29-04-2026		
29-01-2026	M21 Placemaking ook voor evenementen in Rijnenburg-Noord	van Vliet, D.J. (Dirk-Jan) (D66)	Evenementen	30-09-2027	19 mei 2026: dit wordt meegenomen in de Uitgangspuntennotitie Rijnenburg	
29-01-2026	M29 Verbeteren = vergroenen	Stylianou, N. (Nadia) (D66)	Groen	31-12-2026		
29-01-2026	M28 Groenstructuur in omgevingsplan	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Groen	29-04-2026		
29-01-2026	M26 Start zo snel mogelijk met vergroening Amerhof	Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Groen	30-06-2026		
10-07-2025	M409 Doelen en ambities Utrechtse 30	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Groen	31-05-2026		
27-03-2025	M181 Laat waterscouts niet de dupe worden van dit verbod	Pagter, M. de (Marijn) (VVD)	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.	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

14-11-2024	M489 Goed verantwoorden begint bij goede indicatoren	Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Markten en havens	31-08-2025	20251029: Naar verwachting wordt de Raad in Q1 2026 via een brief geïnformeerd over de uitvoering van de beleidsnota Stadswater.	
07-12-2023	M457 Doorgaan met onderzoek zwemlocaties	Stylianou, N. (Nadia) (D66)	Markten en havens	07-03-2024		
29-01-2026	M58 Maak thuisladen zonder eigen oprit mogelijk	Vasters, J. (Joost) (D66)	Milieu en Emissieloos Vervoer	31-12-2026		
18-12-2025	M657 Stop reclame sleepvliegtuigjes	Zwanenberg, P. (Pepijn) (LINK)	Milieu en Emissieloos Vervoer	30-06-2026	2 juni 2026: De raad is geïnformeerd over de uitvoering van deze motie in de Raadsbrief Uitvoering motie stop reclame sleepvliegtuigjes. De motie is uitgevoerd.	02-06-2026
13-11-2025	M535 Voorzorgsprincipe bij Staalslakken	Heijne, R. (Rachel) (GroenLinks)	Milieu en Emissieloos Vervoer	31-12-2026		
23-01-2025	M6 Samen op weg: Steun ondernemers richting nul emissie	Vasters, J. (Joost) (D66)	Milieu en Emissieloos Vervoer	30-06-2028		
26-02-2026	M112 overweeg openstellen busbaan tussen Meernbrug en Regenboogbrug	Pagter, M. de (Marijn) (VVD)	Mobiliteit	26-05-2026		
26-02-2026	M111 meer ruimte voor fietsers op de Meernbrug	Pagter, M. de (Marijn) (VVD)	Mobiliteit	30-08-2026		

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

26-02-2026	M118 De raad aan zet bij kritieke infra Groot Merwede en Rijnenburg	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks)	Mobiliteit	30-06-2026	20260527: In de Raadsbrief Terinzagelegging Ontwerp Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht (22 mei 2026) is de raad geïnformeerd over deze motie. Op 4 juni wordt een technische sessie hierover georganiseerd. Een tweede technische sessie zal na het zomerreces plaatsvinden.	
26-02-2026	M97 Pragmatisch investeren in Groene ommetjes	Steeg, B. van (Bert) (CDA)	Mobiliteit	26-05-2026		
26-02-2026	M98 Maak werk van onveilige oversteken	Steeg, B. van (Bert) (CDA)	Mobiliteit	26-05-2026		
26-02-2026	M100 Normeer onnodig hinderlijk fietsparkeren op smalle stoepen	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks)	Mobiliteit	26-05-2026		
26-02-2026	M99 Eerherstel Zebrapaden	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks)	Mobiliteit	26-05-2026		
26-02-2026	M82 Herstel Betrouwbaar OV	Stam, T. (Titus) (PvdA)	Mobiliteit	30-09-2027		
20-11-2025	M630 Eén fietsdeal voor Utrecht	Stam, T. (Titus) (PvdA)	Mobiliteit	20-02-2026	20260527: Het streven is om de raad te informeren over deze motie via de jaarlijkse voortgangsupdate Vervoersongelijkheid in Q2 2026.	
20-11-2025	M628 Veilige Tuinwijkroute meenemen in Netwerkstudie	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Mobiliteit	20-02-2026	20260527: Deze motie wordt meegenomen in de uitwerking van de netwerkstudie Noordpoort. Het streven is	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					de raad hierover te informeren in de tweede helft van 2026	
17-07-2025	M427 Maak bewonersdeelinitiatieven laagdrempeliger – vanaf 3 deelnemers mogelijk	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Mobiliteit	21-10-2025		
10-07-2025	M342 Ondergrondse Merwedelijn voor leefbare en toekomstbestendige stad	Vasters, J. (Joost) (D66)	Mobiliteit	31-12-2025	16 januari 2026: Op 5 januari 2026 heeft het BO MIRT 2025 plaatsgevonden. De raad is over de uitkomsten geïnformeerd op 13 januari 2026 via de Raadsbrief Uitkomsten BO MIRT 2025. Daarin wordt ook ingegaan op het voorlopig voorkeursalternatief voor de Merwedelijn. 20251119: De raad wordt hierover geïnformeerd na het BO MIRT 2025.	
12-12-2024	M534 Neem het MKB mee	Al-Saqaff, M.H.J. (Mariam) (VVD)	Mobiliteit	31-03-2025	20260527: Het streven is om de raad rond het zomerreces te informeren over deze motie. 20251119: Het streven is om de raad hierover te informeren in Q1 2026.	
07-11-2024	M414 Verbeter de ‘parkeervergunning onderwijs’	Vasters, J. (Joost) (D66)	Mobiliteit	07-02-2025	20260527: In de Raadsbrief Halfjaarlijkse update parkeren van 14 april 2026 bent u geïnformeerd over de laatste stand van zaken. Daarin staat dat we tot een	14-04-2026

					structurele oplossing zijn gekomen voor het onderwijs via de parkeervergunning maatschappelijk. Deze motie is daarmee afgehandeld. 20250916 In de Raadsbrief Halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren, september 2025 van 12 september 2025 is een update gegeven over de uitvoering van deze motie. In de volgende halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren informeren wij u verder over de voortgang. 20250526 In de raadsbrief stand van zaken uitvoering Parkeren van 18 april 2025 is uw raad geïnformeerd over de huidige stand van zaken rondom de uitvoering parkeren. We informeren u in het najaar in de halfjaarlijkse voortgangsbrief parkeren verder over de voortgang.	
01-04-2024	M180 Alternatief Ring Utrecht	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks)	Mobiliteit	01-06-2024	20260527: In het Raadsmemo Raad van State Uitspraak over tracébesluit A27-A12 Ring Utrecht van 11 maart 2026 bent u geïnformeerd over de definitieve uitspraak van de Raad van State. Op dit moment zijn we in gesprek met Rijk en regio over een	

					passend vervolg. 20250619 De raad is voor het laatst geïnformeerd over de stand van zaken via de raadsbrief Raad van State uitspraak over Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht van 30 april. Er volgt in het najaar weer een update over ARU/Tracébesluit. Aangezien de Raad van State slechts een tussenuitspraak heeft gedaan, is er momenteel nog geen duidelijkheid over het Tracébesluit. In het najaar verwachten we ook meer duidelijkheid te kunnen geven over het vervolgproces en de implicaties van de val van het Kabinet hierop. 20250526 Korte update in raadsbrief Raad van State uitspraak over Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht van 30 april. Update over ARU/ TB volgt waarschijnlijk vlak voor de zomer n.a.v. uitspraak. 20241127 update in raadsbrief weerlegging onjuistheden kamerbrief alternatief ring Utrecht van 20 november 2024	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					20240910: De Technische Briefing voor leden van de Tweede Kamer d.d. 27 maart 2024, waar we als regio het Alternatief hebben toegelicht, was een openbare aangelegenheid.	
25-04-2024	M170 Kom tot een oplossing met de politie	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Mobiliteit	20-12-2024	20260527: In de Raadsbrief Halfjaarlijkse update parkeren van 14 april 2026 bent u geïnformeerd over de laatste stand van zaken. Daarin staat dat we tot een structurele oplossing zijn gekomen met de politie. Wij informeren u via de halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren op het moment dat invoering van betaald parkeren in de nabijheid van een politiebureau aan de orde is 20250916 In de Raadsbrief Halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren, september 2025 van 12 september 2025 is een update gegeven over de uitvoering van deze motie. In de volgende halfjaarlijkse voortgangsbrief Parkeren informeren wij u verder over de voortgang. 20250526 In de raadsbrief stand van zaken uitvoering Parkeren van 18 april	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					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).	
26-02-2026	M122 stop onderzoek naar andere rioolheffing	Ramaker, M.F. (Margreet) (VVD) Pagter, M. de (Marijn) (VVD)	Openbare ruimte	26-05-2026		
18-12-2025	M724a Versterk de natuur bij het Merwedekanaal	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte	18-03-2026		
18-12-2025	M723 Inclusief Spelen	Vermeulen, M.W.C. (Maartje) (GroenLinks)	Openbare ruimte	18-03-2026		
18-12-2025	M721 Vies Worden Mag: (meer) Stoere Speelplekken voor Echte Avonturen!	Geleijns, H. (Hans) (D66)	Openbare ruimte	18-03-2026		
18-12-2025	M725 Merwedekanaal zwart op wit	Zwanenberg, P. (Pepijn) (LINK)	Openbare ruimte	18-03-2026		
20-11-2025	M594 Hogere ambities voor de levensduur van groen	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte	20-02-2026		
17-07-2025	M487 Jaarlijkse evaluatie met omwonenden	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Openbare ruimte	17-10-2025		

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

17-07-2025	M476 Ook landschappelijke en cultuurhistorische bomen herplanten naar ecologische waarde	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte	31-12-2026	21 april 2026: tijdens de commissie Leefomgeving van 16 april 2026 heeft wethouder Maatoug toegelicht dat er aan een aanpassing van de beleidsregel wordt gewerkt. De planning daarvoor is het vierde kwartaal van 2026	
17-07-2025	M472 Moet alle groen langs de BInG?	Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht)	Openbare ruimte		21 april 2026: Omdat de pilot nog loopt, kunnen we nog niet informeren over een nieuwe werkwijze. De pilot betreft namelijk de aanleg van groen en in de evaluatie nemen we ook de resultaten op langere termijn mee van die aanleg: slaat het groen goed aan, is het groen goed te beheren? Hierdoor is de evaluatie niet eerder dan eind 2026 gereed. We informeren de Raad in Q1 2027	
08-05-2025	M185 Weer fossiele reclame via de APV	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte			
02-11-2023	M354 Laat de steigerdoeken een springplank zijn	Oudejans, A.T. (Annemarijn) (Student&Starter)	Openbare ruimte	30-06-2024	28 maart 2025: Met het versturen van de raadsbrief Reclametoezeggingen en moties kan de motie worden afgedaan.	
02-11-2023	M352 Vleesreclames uit de openbare ruimte	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte	02-11-2024	28 maart 2025: Met het versturen van de raadsbrief Reclametoezeggingen en moties kan de motie worden afgedaan.	

Lijst moties commissie Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

02-11-2023	M351 Alcoholreclames uit de openbare ruimte	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte	02-11-2024	28 maart 2025: Met het versturen van de raadsbrief Reclametoezeggingen en moties kan de motie worden afgedaan.	
02-11-2023	M344 Uitfaseren lichtmastreclame	Claasen, F. (Fred) (GroenLinks)	Openbare ruimte	02-11-2024	28 maart 2025: Met het versturen van de raadsbrief Reclametoezeggingen en moties kan de motie worden afgedaan.	
02-11-2023	M353 Verban gokreclames	Zweth, R. van der (Rick) (PvdA)	Openbare ruimte	02-11-2024	28 maart 2025: Met het versturen van de raadsbrief Reclametoezeggingen en moties kan de motie worden afgedaan.	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

ID	Agendapunt	Toezegging	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
1133	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 05-02-2026 8. Raadsvoorstel Wijzigen Afvalstoffenverordening	Publieksvriendelijke kaart wordt overwogen en wordt over teruggekoppeld in Q2 2026.	Circulaire Economie	30-06-2026		
971	Vragenuur 15-05-2025 MV.2. Ontspuldagen in Utrecht - Julia Kleinrensink (GroenLinks), Pepijn Zwanenberg (groep Zwanenberg), David Bosch (UtrechtNu!), Charlotte Passier (Volt)	De wethouder zegt toe gesprekken te zullen voeren met de Ontspulknul over mogelijke vormen van samenwerking met de gemeente en zal de raad over de uitkomsten hiervan schriftelijk informeren in een raadsbrief in Q3 2025.	Circulaire Economie	30-09-2025	Update 12/9/2025: We verwachten de raad hier in Q4 2025 via een brief over te informeren.	
319	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 19-01-2023 7. Raadsvoorstel Zienswijze Ontwerp	Wethouder Schilderman zegt toe dat in Q4 2023 een raadsbrief inzake uitkomst evaluatie volgt.	Circulaire Economie	29-12-2023	Update 12/9/2025: In Q4 2025 wordt u via een brief geïnformeerd over het verlengen of opnieuw aanbesteden van het verwerkingscontract voor restafval. In deze brief gaan we ook in op de duurzaamheidsprestaties. 20241118: De prestaties van de verwerker op het	

	wijzigingsbesluit Gemeenschappelijke Regeling AVU				gebied van duurzaamheid worden vanaf 2025 jaarlijks geëvalueerd. AVU informeert de colleges van de deelnemende gemeenten in Q2 2025 over de prestaties in 2024. De resultaten worden aansluitend gedeeld met de raad.	
204	Gemeenteraad 10-11-2022 6. Raadsvoorstel Programmabegroting 2023-2026	M315 GFT-inzameling in de gehele gemeente	Circulaire Economie	31-03-2023	20260317: De raad heeft op 25 november 2025 via de raadsbrief Raadsbrief Diverse onderwerpen afval een korte update ontvangen over de uitbreiding van de gfe+t inzameling. 20250410: Het afronden van het technisch ontwerp van de GFE cocon kostte meer tijd dan verwacht. De aanbesteding hiervoor loopt en deze wordt naar verwachting in november 2025 afgerond. Het streven is om de raad in Q4 2025 over de voortgang van de GFE+T inzameling te informeren. 20240426: De raad is geïnformeerd over de voortgang met de raadsbrief Voortgang Gemeentebrede inzameling groente, fruit, etensresten en tuinafval (gfet+t) van 2-4-2024. Daarin heeft het college toegezegd om de raad uiterlijk in Q1 2025 weer te informeren over de uitbreiding van gfe inzameling.	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

					20231130: De voorbereidingen voor de aanbesteding van GFE cocons is gestart. We hebben meer tijd nodig om voldoende informatie te verzamelen om u te informeren over de voortgang op het GFT-dossier. We streven naar versturen van een raadsbrief in januari 2024. 20230620: De raad is hierover op 20 juni 2023 geïnformeerd met de Raadsbrief Voortgang Gemeentebrede inzameling Gft. Hierin is toegezegd om in het najaar van 2023 nader terug te komen op de voorbereiding van inzameling door middel van Cocons.	
1092	Begrotingscyclus 30-10-2025 2. Programmabegroting 2026	In volgend bestuurlijk overleg met Koninklijke Horeca Nederland te spreken over het uitfaseren van fois gras met Q1 2026 dan meer info naar de raad.	Economische Zaken	31-03-2026		
1043	Commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie (2022-2026) 18-09-2025 7. Raadsvoorstel	Het college informeert de raad in het uitvoeringsprogramma over de beleidsnota Werklocaties, over de nulmetingen (waarschijnlijk niet meer 2025 maar 2026)	Economische Zaken	31-01-2026	20260106: Dit wordt opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Werklocaties dat volgt in Q4 2026.	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

	Beleidsnota Werklocaties 2035					
1042	Commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie (2022-2026) 18-09-2025 7. Raadsvoorstel Beleidsnota Werklocaties 2035	Het college komt in 2026 i.h.k.v. de Nota arbeidsmarkt terug op uitgebreider terug op Sturen op goed werk.	Economische Zaken	31-03-2026	Opvolging via Coördinator EU-arbeidsmigranten in de Raadsbrief arbeidsmarkt Q1 2026	
1041	Commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie (2022-2026) 18-09-2025 7. Raadsvoorstel Beleidsnota Werklocaties 2035	De wethouder gaat in gesprek met het Ondernemersfonds Utrecht over de wijkeconomie en komt daar Q2 2026 bij de raad op terug.	Economische Zaken	30-06-2026	20260106: De planning is nog steeds om hier Q2 2026 bij de raad op terug te komen.	
1034	Gemeenteraad 08-05-2025 18. Afrondende besluitvorming na debat over Ondernemersfonds Utrecht	Wethouder Schilderman gaat met het Ondernemersfonds Utrecht in gesprek of kleine trekkingsgebieden met grote ambities ook mee kunnen doen en komt hierop terug in de volgende evaluatie.	Economische Zaken	31-12-2025	20251124: De volgende evaluatie van het OfU staat gepland voor 2027. Wanneer deze is afgerond, informeren wij de raad over deze toezegging.	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

1030	Gemeenteraad 08-05-2025 12. Raadsvoorstel Beleidsnota Arbeidsmarkt	Wethouder Schilderman zal in het Uitvoeringsplan dat volgend jaar komt verder ingaan op de gemeentelijke inzet en de resultaten die geboekt worden.	Economische Zaken	31-12-2026	Uitvoeringsprogramma komt in Q1 2026	
988	Commissie Veiligheid, Bestuur en Financiën (2022-2026) 19-06-2025 2. Raadsvoorstel Jaarstukken 2024	Het college informeert de raad binnen een jaar over hoe het staat met de ROM en hoe het college volgende stappen t.a.v. de ROM ziet.	Economische Zaken	15-06-2026	20260106: In 2026 werkt de ROM aan haar nieuwe meerjarenstrategie 2027-2030. De raad wordt in de gelegenheid gesteld om bij te dragen aan de reactie van de gemeente Utrecht op de conceptversie, zoals is gecommuniceerd in de raadsbrief van december 2025 over de nieuwe bestuursovereenkomst ROM. Verder blijven wij de raad informeren over de laatste stand van zaken t.a.v. de ROM middels de jaarlijkse raadsbrieven bij het Jaarplan en Jaarverslag.	
975	Commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie (2022-2026) 22-05-2025 7. Situatie arbeidsmigranten in Utrecht	In Q1 2026 komt er een brief over gecoördineerde aanpak, hierin komt ook de samenwerking met de vakbonden, het contact met de arbeidsinspectie over samenwerking en verbeterde digi-D registratie terug. De toezegging van wethouder Schilderman komt in dezelfde	Economische Zaken	30-03-2026	Via Raadsbrief arbeidsmarkt, Q1 2026.	

		brief terug: Deze brief gaat ook over het international business center. Het college komt hierin terug op een aantal andere zaken, op het zicht dat het college hier nu al op heeft en wat bv Work in NL is.				
972	Vragenuur 15-05-2025 MV.4. Utrecht toevluchtsoord wetenschappers - Maarten Koning, Gijs Toussaint (D66)	De wethouder zegt toe om bij bijv. de raadsbrief Arbeidsmonitor de raad schriftelijk te informeren over de vraag in hoeverre het is gelukt internationale wetenschappers en kenniswerkers naar Utrecht.	Economische Zaken	21-08-2025	20251229 De planning is nog steeds om de raad hier Q2 2026 over te informeren 20251007- We informeren de raad hierover via de Utrecht Monitor in Q2 2026.	
964	Commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie (2022-2026) 10-04-2025 6. Raadsvoorstel	In de jaarlijkse voortgangsbrief over de beleidsnota arbeidsmarkbeleid komt het college terug op (Q2 2026): oHoe de uitvoering van deze nota zoveel mogelijk integraal wordt aangepakt.	Economische Zaken	30-06-2026	20260609 de toezegging is uitgevoerd en de raad is hierover geïnformeerd via de raadsbrief EU-Arbeidsmigranten en Arbeidsmarkt. https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/a81fb9e8-0bcf-4b70-a79e-1c4586dd4429 20251229 Via Raadsbrief arbeidsmarkt, Q1 2026.	09-06-2026

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

	Beleidsnota Arbeidsmarkt	oEen MBO traineeship in de regio. oDe uitkomsten van gesprekken over een netwerk vanuit het MKB op de arbeidsmarkt.				
930	Commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie (2022-2026) 13-03-2025 7. Utrechtse horeca	In de horecabrief van 2026 (die net wel/net niet meer in deze raad komt) gaat het college in op: 1)het te voeren gesprek over het functioneren van Nix18 en de stichting die hiervoor vanuit horeca is opgezet. 2)De veggieweek 3)Het functioneren van het horecaloket.	Economische Zaken	30-03-2026	20251124: In Q1 2026 volgt een raadsbrief over motie M212 Horeca 3.0. In die brief nemen we de afdoening van deze motie ook mee.	
771	Commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie (2022-2026) 14-03-2024 8. Raadsbrief evaluatieonderzoek	De raad ontvangt in Q4 2024 een brief waarin o.m. terugkomt, de uitkomsten van het gesprek met het Ondernemersfonds Utrecht (OfU) over 1) diversiteit en hoe dit verder bevorderd kan	Economische Zaken	31-12-2024		

	Ondernemersfonds Utrecht 2023	worden 2) bekendheid van en aangedragen mogelijkheden voor communiceren 3) onderbenut budget 4) stadsbrede initiatieven 5) mogelijkheden voor het lokaal besteden van geld 6) capaciteit van OfU 7) de Raad van Advies. In de brief komt de wethouder ook terug op de mogelijkheid om informatie over het OfU op te nemen in de brief van BghU en op hoe andere gemeenten bij hun fondsen bepaalde gegevens ter beschikking stellen waar Utrecht dat nog niet doet.				
732	Gemeenteraad 06-06-2024 22. Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie Beleidsnota (deel)Omgevingsvisie Lage Weide	M239 Samenwerking Lage Weide en mbo	Economische Zaken	31-03-2025	20251007: We nemen dit op in de Omgevingsvisie Lage Weide die in Q1 2026 wordt aangeboden aan de raad.	
1172	Commissie Leefomgeving 04-06-2026 4. Raadsbrief	Er komt een periodieke impactanalyse.	Energie en Klimaat	04-09-2026		

	Impactanalyse aansluitstop					
1171	Commissie Leefomgeving 04-06-2026 4. Raadsbrief Impactanalyse aansluitstop	Er komt een update over de publiekscampagne in de eerstvolgende netcongestiebrief.	Energie en Klimaat	04-09-2026		
1170	Commissie Leefomgeving 04-06-2026 4. Raadsbrief Impactanalyse aansluitstop	Er komt een brief met de stand van zaken uiterlijk Q4 2026.	Energie en Klimaat	31-12-2026		
1162	Gemeenteraad 26-02-2026 12. Raadsvoorstel Pauzering Overvecht Noord aardgasvrij Regeling risicovolle projecten	Wethouder Maatoug zegt toe de raad te informeren over de voortgang en mogelijke overname van bestaande warmtenetten en de raad, indien mogelijk, uiterlijk Q4 2026 te informeren	Energie en Klimaat	18-12-2026		
1140	Commissie Leefomgeving 16-04-2026 8. Raadsbrief Start planproces voor Windpark Lage Weide	Uiterlijk Q2 2027 wordt de MER gedeeld met de raad.	Energie en Klimaat	30-06-2027		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

1139	Commissie Leefomgeving 16-04-2026 8. Raadsbrief Start planproces voor Windpark Lage Weide	College zegt toe dat er een begrijpelijke publiekssamenvatting met praatpaal komt, bewonersavonden met resultaten MER, en specifieke sessies te hebben met bewoners over geluid en slagschaduw.	Energie en Klimaat	16-07-2026		
1110	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 15-01-2026 9. Huurders in de knel door kosten van zonnepanelen	Wethouder Maatoug zegt toe dat in de herijking Q2 Q3 wordt opgenomen hoe om te gaan met particuliere verhuurders	Energie en Klimaat	30-09-2026	20260407: Dit wordt meegenomen in de herijking van het uitvoeringsprogramma.	
1084	Begrotingscyclus 30-10-2025 2. Programmabegroting 2026	De raad ontvangt in Q2 2026 een kaart waarop de elektriciteitsstations van Utrecht zijn aangegeven	Energie en Klimaat	30-06-2026		
1049	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 18-09-2025 8. Raadsvoorstel Herijking	Raadsbrief uiterlijk Q2 2026 over voortgang RES waarin stand van zaken biodiversiteit en uitkomsten gesprekken in de regio worden meegenomen. Wordt kleine initiatieven zon op	Energie en Klimaat	30-06-2026	20260407: De toezegging wordt verwerkt in de voortgangsbrief over opwekprojecten, die conform toezegging gepland staat voor Q2 2026.	

	Regionale Energiestrategie (RES)	daken voor zover bekend meegenomen. Voortgang geïntegreerde energiesystemen en samenhang Standaardisatie in uitgangspunten.				
999	Commissie Veiligheid, Bestuur en Financiën (2022-2026) 19-06-2025 1. Opening	In de volgende Raadsbrief over netcongestie in Q4 2025 komt het college met een indicator en komt het college terug op de besteding van de middelen voor de doorbraakteams.	Energie en Klimaat	31-12-2025	20260226: De raad wordt in het voorjaar van 2026 geïnformeerd over de voortgang. 20250814: De raad wordt conform toezegging in Q4 2025 geïnformeerd.	
939	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 06-02-2025 7. Raadsbrief Voortgang Uitvoeringsprogramma elektriciteitsinfrastructuur en netcongestie 2023-2026	De wethouder zegt toe de voortgang per wijk mee te nemen in de voortgangsrapportage in het tweede kwartaal van 2025.	Energie en Klimaat	30-06-2025	20260226: De raad wordt hier in het voorjaar van 2026 over geïnformeerd. 20250814: De raad wordt hierover in Q3 geïnformeerd.	
937	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026)	De wethouder zegt toe in het eerste kwartaal van 2025 alle locaties voor de trafohuisjes aan te leveren op een kaart.	Energie en Klimaat	31-03-2025	20260226: De raad wordt hier in het voorjaar van 2026 over geïnformeerd. 20250326: Deze informatie wordt verwerkt in de	

	06-02-2025 7. Raadsbrief Voortgang Uitvoeringsprogramma elektriciteitsinfrastructuur en netcongestie 2023-2026				raadsbrief netcongestie en in Q4 aan de raad verstrekt.	
759	Gemeenteraad 11-07-2024 7. Raadsvoorstel Jaarstukken 2023	M327 Doorkijk bij de jaarstukken naar de klimaatdoelstellingen voor 2030 en 2050	Energie en Klimaat	31-05-2025	20260407: In de raadsbrief Vrijgave ontwerpvisie Utrecht klimaatneutraal staat beschreven hoe we in de ontwerpvisie invulling geven aan deze motie.	
595	Gemeenteraad 07-12-2023 25. Raadsvoorstel Startnotitie Klimaatvisie	M452 Inhoudelijke onderzoeksvragen waar de klimaatvisie op in moet gaan	Energie en Klimaat	07-06-2024	20260407: In de raadsbrief Vrijgave ontwerpvisie Utrecht klimaatneutraal staat beschreven hoe we in de ontwerpvisie invulling geven aan deze motie.	
594	Gemeenteraad 07-12-2023 25. Raadsvoorstel Startnotitie Klimaatvisie	M451 Bied een hoopvol perspectief voor de toekomst	Energie en Klimaat	07-06-2024	20260407: In de raadsbrief Vrijgave ontwerpvisie Utrecht klimaatneutraal staat beschreven hoe we in de ontwerpvisie invulling geven aan deze motie.	
593	Gemeenteraad 07-12-2023 25. Raadsvoorstel Startnotitie Klimaatvisie	M449 Gemeentelijke desinvestering in fossiele bedrijven	Energie en Klimaat	07-06-2024	20260407: In de raadsbrief Vrijgave ontwerpvisie Utrecht klimaatneutraal staat beschreven hoe we in de ontwerpvisie invulling geven aan deze motie.	
592	Gemeenteraad 07-12-2023 25. Raadsvoorstel Startnotitie Klimaatvisie	M447 Maak Klimaatdoelen meetbaar	Energie en Klimaat	07-06-2024	20260407: In de raadsbrief Vrijgave ontwerpvisie Utrecht klimaatneutraal staat beschreven hoe we in de ontwerpvisie invulling geven aan deze motie.	
591	Gemeenteraad 07-12-2023 25. Raadsvoorstel Startnotitie Klimaatvisie	M445 Betrekken van ‘unusual suspects’ bij uitwerking van de klimaatvisie	Energie en Klimaat	07-06-2024	20260407: In de raadsbrief Vrijgave ontwerpvisie Utrecht klimaatneutraal staat beschreven hoe we in de ontwerpvisie invulling geven aan deze motie.	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

590	Gemeenteraad 07-12-2023 25. Raadsvoorstel Startnotitie Klimaatvisie	M444 Utrecht pioniert in onderzoek naar scope 3 emissies	Energie en Klimaat	07-06-2024	20260407: In de raadsbrief Vrijgave ontwerpvisie Utrecht klimaatneutraal staat beschreven hoe we in de ontwerpvisie invulling geven aan deze motie.	
556	Gemeenteraad 09-11-2023 5. Raadsvoorstel Programmabegroting 2024	M419 Ook in de P&C-cyclus sturen op klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen	Energie en Klimaat	09-05-2024	20260423: In de raadsbrief Vrijgave ontwerpvisie Utrecht klimaatneutraal staat beschreven hoe we in de ontwerpvisie invulling geven aan deze toezegging.	
518	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 07-09-2023 10. Makkelijker maken om warmtepompen te plaatsen	In Q2 2024 volgt een raadsbrief ‘verkenning hoe te regelen onder de nieuwe wet’.	Energie en Klimaat	30-06-2024	20241213: Zoals vermeld in de raadsbrief 'Voortgang Uitvoeringsprogramma elektriciteitsinfrastructuur en netcongestie 2023-2026' van 6 december 2024, zijn we over de regelgeving die slimme sturing van warmtepompen mogelijk maakt en over de subsidiëring van de gewenste variant actief in gesprek met het rijk. We dringen aan op spoed, maar weten dat het niet voor 2026 geregeld zal zijn. De netbelasting van de duurzame warmtevoorziening van de toekomst wordt meegenomen in de Beleidsnota Warmte.	
34	Gemeenteraad 17-12-2020 3. Ingekomen stukken	Raadsbrief Voortgang Overvecht-Noord aardgasvrij. De in de brief genoemde toezegging wordt toegevoegd aan toezegging 20/T336 in de lijst van toezeggingen: De raad	Energie en Klimaat	30-09-2020	20260416: Het aardgasvrij maken van Overvecht-Noord is voorlopig niet aan de orde. We volgen daarin de Beleidsnota Warmte.	

		ontvangt eind 2021 het wijkuitvoeringsplan voor de energietransitie in Overvecht-Noord.				
33	Gemeenteraad 17-12-2020 3. Ingekomen stukken	Raadsbrief Toelichting 3,75 miljoen voor Overvecht-Noord. De raad ontvangt in het 3e kwartaal 2021 de uitkomsten van deelonderzoeken om tot een sluitende businesscase te komen voor diverse alternatieve warmteoplossingen in Overvecht-Noord.	Energie en Klimaat	30-09-2022	20260416: Het aardgasvrij maken van Overvecht-Noord is voorlopig niet aan de orde. We volgen daarin de Beleidsnota Warmte.	
21	Gemeenteraad 17-09-2020 3. Ingekomen stukken	Het Wijkuitvoeringsplan (WUP) voor Overvecht Noord zal in concept en op hoofdlijnen naar verwachting eind 2021 gereed zijn.	Energie en Klimaat	30-09-2022	20260416: Het aardgasvrij maken van Overvecht-Noord is voorlopig niet aan de orde. We volgen daarin de Beleidsnota Warmte.	
8	Gemeenteraad 21-11-2019 3. Ingekomen stukken	In december 2020 raadsvoorstel over de mogelijke besluitvormingstrajecten bij aardgasvrij maken van Overvecht-Noord, met specifieke rollen en taken van de raad daarin.	Energie en Klimaat	30-09-2022	20260416: Het aardgasvrij maken van Overvecht-Noord is voorlopig niet aan de orde. We volgen daarin de Beleidsnota Warmte.	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

1108	Commissie Volksgezondheid, Onderwijs, Werk en Economie (2022-2026) 15-01-2026 7. Raadsvoorstel Zoekproces grote locatie voor evenementen	De wethouder gaat met buurgemeenten in gesprek over de aantallen op de bestaande locaties en informeert de raad bij de uitgangspuntennotitie Rijnenburg Noord over de uitkomsten hiervan (medio 2026)	Evenementen	01-07-2026		
1180	Vragenuur 04-06-2026 MV.2. Gaat Utrecht ook insectvriendelijke bermen in kaart brengen? - Anne Sasbrink en Jan Baijens (Partij voor de Dieren)	De wethouder zegt toe om in Q4 2026 de raad in de Verzamel-raadsbrief Groen en Dierenwelzijn de uitkomst van onderzoek deelname project Bermscouts mee te nemen en de mogelijkheid van een 0-meting ecologische kwaliteit insecten.	Groen	31-12-2026		
1156	Gemeenteraad 29-01-2026 23. Afrondende besluitvorming na debat over Versnellingsaanpak Groene Schaalsprong; Schriftelijke vragen Vergroening van de Amerhof	Wethouder Voortman zegt toe te onderzoeken hoe en waar zaaiingen kunnen worden aangeplant in de Utrechtse openbare ruimte en hierbij mee te wegen wat de extra beheerkosten zijn en de risico's die daarbij kunnen ontstaan en de raad hierover in	Groen	30-09-2026		

		de eerstvolgende brief over Groen en dierenwelzijn te informeren.				
1130	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 11-12-2025 11. Raadsbrief Versnellingsaanpak Groene Schaalsprong; Schriftelijke vragen Vergroening van de Amerhof	In Q2 2026 komt het college in een raadsbrief terug op het idee dat mensen suggesties kunnen doen voor plekken voor extra groen, en hoe we dit idee op kunnen nemen op de 'menukaart' op de website	Groen	30-06-2026	20260617: een update volgt in de verzamelbrief groen en dierenwelzijn na de zomer van 2026	
1128	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 11-12-2025 11. Raadsbrief Versnellingsaanpak Groene Schaalsprong; Schriftelijke vragen Vergroening van de Amerhof	Het college komt in de loop van 2026 met een raadsbrief over de uitkomsten van een verkenning naar een gemeentelijke groennorm en verschillende varianten hiervoor	Groen	31-03-2026	2026-04-20 Het college verwacht voor zomerreces hierover de raad schriftelijk te informeren.	
954	Gemeenteraad 27-03-2025 25. Raadsvoorstel Wijziging Havenverordening	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.	

	Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig					
951	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 20-03-2025 7. Raadsvoorstel Wijziging Havenverordening Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig	College komt in Q1 2026 met een raadsbrief waarin de gewijzigde havenverordening, inclusief het maatwerk dat hiermee mogelijk wordt gemaakt, wordt geëvalueerd.	Markten en havens	31-03-2026		
628	Gemeenteraad 07-12-2023 27. Tussentijdse besluitvorming Stadswater	Wethouder Schilderman zal de raad per brief informeren over de kosten van een extra zwemlocatie, mocht er een afvallen.	Markten en havens	07-03-2024	20241127: De raad wordt naar verwachting in Q1 2025 geïnformeerd over de uitkomsten van de zwemwateronderzoeken. Daarbij zal deze motie worden meegenomen.	
600	Gemeenteraad 07-12-2023 27. Tussentijdse besluitvorming Stadswater	M460 Verlies het stadsstrand niet uit het oog	Markten en havens	07-03-2024	20241127: De raad wordt naar verwachting in Q1 2025 geïnformeerd over de uitkomsten van de zwemwateronderzoeken. Daarbij zal deze motie worden meegenomen.	
599	Gemeenteraad 07-12-2023 27. Tussentijdse besluitvorming Stadswater	M459 Richtlijnen onderzoek zwemwater	Markten en havens	07-03-2024	20241127: De raad wordt naar verwachting in Q1 2025 geïnformeerd over de uitkomsten van de zwemwateronderzoeken. Daarbij zal deze motie worden meegenomen.	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

1164	Commissie Leefomgeving 28-05-2026 11. Parkeren in garages en P+R-beleid	In Q4 2026 ontvangt de raad een raadsbrief met de uitvoeringsstrategie verbeterpunten parkeren en P+R-beleid. A.Ontwikkelingen rond fietsparkeren worden hierin meegenomen. B.Er wordt een ruwe prognose opgenomen van de gevolgen van versnelling van extra parkeerplaatsen in de binnenstad. C.Er wordt een ruwe inschatting opgenomen van de gevolgen van omzetting van betaald parkeren naar vergunningparkeren. D.De stand van zaken van deelvervoer wordt meegenomen. E.Gehandicaptenparkeren wordt meegenomen. F.Inzicht in de bezettingscijfers	Milieu en Emissieloos Vervoer	31-12-2026		

		van parkeergarages wordt verstrekt.				
1163	Commissie Leefomgeving 28-05-2026 9. Opschorten invoeringsdatum nieuwe regels toegangsbeleid goederenvervoer binnenstad	In oktober 2026 ontvangt de raad een raadsbrief met een update over gesprekken met ondernemers over onder andere knelpunten bij de invoering van het toegangsbeleid en over de uitkomsten van het onderzoek naar het werfgebied.	Milieu en Emissieloos Vervoer	31-10-2026		
1115	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 15-01-2026 14. Toegangsbeleid stadslogistiek Binnenstad	Toezegging om te kijken waar er harmonisatie als het kan plaatsvinden over ontheffingen landelijk en raad wordt daarover geïnformeerd door raadsbrief voor de zomer 2026.	Milieu en Emissieloos Vervoer	17-07-2026		
1114	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 15-01-2026 13. Thuisladen zonder oprit mogelijk maken	College gaat uitzoeken of lantaarnpalen een mogelijkheid zijn om in te zetten als laadpalen en stuurt brief naar raad in Q3 2026.	Milieu en Emissieloos Vervoer	30-09-2026		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

1113	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 15-01-2026 13. Thuisladen zonder oprit mogelijk maken	College zegt toe dat ze gaan uitzoeken of eigen stroom gebruik op openbare laadpalen mogelijk is en stuurt brief Q3 2026.	Milieu en Emissieloos Vervoer	30-09-2026		
1091	Begrotingscyclus 30-10-2025 2. Programmabegroting 2026	In Q2 volgt een nadere informatie over de warmte/koudeopslag	Milieu en Emissieloos Vervoer	30-06-2026		
607	Commissie Energie(transitie), Duurzaamheid, Vastgoed en Wonen (2022-2026) 21-12-2023 8. Raadsvoorstel Beleidsnota geluid en trillingen	In Q1 2024 volgt een raadsbrief inzake geluidsbestand laten aansluiten op dieren.	Milieu en Emissieloos Vervoer	31-03-2024	-20250715: Het uitvoeringsprogramma is vertraagd, omdat er meer tijd nodig is om tot een goede vorm te komen. Er worden verschillende eisen gesteld aan de vorm. Dit goed samenbrengen kost meer tijd en capaciteit dan verwacht. U ontvangt het uitvoeringsprogramma uiterlijk Q4 2025. - 20250305: Het komt terug in het uitvoeringsprogramma geluid dat u in Q2 2025 ontvangt. - 20240912 Dit is weerbarstige materie waar we toch ook een beetje het wiel uitvinden, informatie is niet makkelijk voor handen. We zijn hiermee bezig en	

					zullen u hopelijk nog dit jaar, of anders begin q1 2025 een update sturen. - 20240513 Er wordt een onderzoek uitgevoerd, wanneer dit precies wordt afgerond volgt later.	
1169	Commissie Leefomgeving 04-06-2026 3. Verbeteren Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat	Het beoordelingskader wordt uiterlijk Q4 2026 via een raadsbrief aan de raad toegezonden.	Mobiliteit	31-12-2026		
1168	Commissie Leefomgeving 04-06-2026 3. Verbeteren Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat	Een uitgebreider overzicht van straten in de 30 km/u-categorie wordt opgenomen in de eerstvolgende verkeersveiligheidsbrief.	Mobiliteit	04-09-2026		
1167	Commissie Leefomgeving 04-06-2026 3. Verbeteren Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat	Het college maakt de gevolgen van wijzigingen aan het tracé inzichtelijk via een raadsbrief uiterlijk Q4 2026.	Mobiliteit	31-12-2026		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

1166	Commissie Leefomgeving 04-06-2026 3. Verbeteren Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat	In Q2 2027 wordt een raadsvoorstel aan de raad voorgelegd.	Mobiliteit	30-06-2027		
1165	Commissie Leefomgeving 04-06-2026 3. Verbeteren Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat	In Q3 2026 worden de voorkeursvarianten uitgewerkt en aan de raad aangeboden.	Mobiliteit	30-09-2026		
1143	Vragenuur 07-05-2026 MV.2. Geen parkeervergunning voor (sociale) huurders? – Job van den Broek (CDA), David Bosch (UtrechtNu!), Yvonne Hessel (UtrechtSolidair), Richard Nijhoff (VVD), Robert Biever (Stadsbelang Utrecht) en Mika Raterman (JA21)	Wethouder Maatoug zegt toe in de eerstvolgende kwartaalbrief aan de raad de huidige gemeentelijke praktijk uit te leggen en de mogelijkheden voor toekomstig beleid te schetsen in gevallen waarin bewoners van een appartementencomplex geen parkeervergunning kunnen aanvragen maar ook geen recht hebben op de parkeervergunning in hun	Mobiliteit	07-08-2026		

		gebouw zoals aan de hand is bij complex ‘Het Water’ aan de Reitdiepstraat.				
1124	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 22-01-2026 9. Verkeersveiligheid op en rond de Meernbrug	In Q2 komt het college met informatie over de 30 km/h drempels	Mobiliteit	30-06-2026		
1123	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 22-01-2026 9. Verkeersveiligheid op en rond de Meernbrug	Het college komt met een raadsbrief of memo over de “variant De Pagter” in Q2 2026	Mobiliteit	30-06-2026	20260527: deze toezegging is afgehandeld via het Raadsmemo Toezegging variant De Pagter Meernbrug (21 april 2026).	21-04-2026
1122	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 22-01-2026 8. Raadsbrief Wijziging uitvoeringsprogramma 30 km en wijziging in haltenetwerk fietsroute om de Noord	Het college rapporteert in voortgangsrapportage duurzame mobiliteit over de risicovolle kruispunten en over voortgang 30 km/h (Q1 2027)	Mobiliteit	31-03-2027		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

1055	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 25-09-2025 9. Raadsbrief Voortgang Uitvoeringsprogramma Vervoersongelijkheid 2025	Wethouder Maatoug zegt namens het college toe dat de raad in Q1 2026 een raadsbrief ontvangt waarin de raad wordt geïnformeerd over de mogelijkheid van een onderzoek in hoeverre kinderen tussen 10 en 12 jaar een fiets beschikbaar hebben.	Mobiliteit	31-03-2026	20260409: In de Raadsbrief Verzamelbrief Mobiliteit voorjaar 2026 (7 apr 2026) is een update gegeven over deze toezegging. We streven ernaar u hier in Q2 2026 opnieuw over te informeren.	
998	Commissie Veiligheid, Bestuur en Financiën (2022-2026) 19-06-2025 2. Raadsvoorstel Jaarstukken 2024	College komt in Q1 2026 terug op de ontwikkeling van de parkeerramingen.	Mobiliteit	31-03-2026	20260527: deze toezegging is afgedaan middels de Voorjaarsnota 2026 en het Meerjaren Perspectief Ruimte 2026.	13-05-2026
922	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 13-02-2025 8. Bereikbare en toegankelijke stad	Bij de volgende herziening van de parkeernormen auto wordt gekeken hoe de link met de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen kan worden gelegd. Dit komt Q4 2025 richting de raad.	Mobiliteit	31-12-2025	20260527: Een herziening van de beleidsregel Parkeernormen auto is in voorbereiding. Het streven is om de beleidsregel in het voorjaar 2027 volledig te hebben herzien en geactualiseerd. 20250916: In de Raadsbrief Afhandeling toezeggingen parkeren en toegankelijkheid voor mensen met fysieke beperking is een update gegeven over deze toezegging. We streven ernaar om u in de eerste helft van 2026 opnieuw hierover te informeren.	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

896	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 16-01-2025 7. Raadsbrief Programma van Eisen Bestemming Catharijnesingel	College komt in Q2 2025 met een brief over gehandicaptenparkeerplekken en ontheffingen op privaat terrein	Mobiliteit	30-06-2025	20260409: In de Raadsbrief Verzamelbrief Mobiliteit voorjaar 2026 (7 apr 2026) is een update gegeven over deze toezegging. We streven ernaar u hier in Q2 2026 opnieuw over te informeren. 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 (2022-2026) 16-01-2025 7. Raadsbrief Programma van Eisen Bestemming Catharijnesingel	Met CMU wordt besproken hoe de economische effecten van de knip kunnen worden meegenomen en deze krijgen vervolgens een plek in de evaluatie.	Mobiliteit	15-04-2025	20251103 tussenbericht: gesprekken met CMU lopen.	
849	Gemeenteraad 14-11-2024 7. Actuele moties	M437 Red Amelisweerd	Mobiliteit	14-02-2025	20260527: In het Raadsmemo Raad van State Uitspraak over tracébesluit A27-A12 Ring Utrecht van 11 maart 2026 bent u geïnformeerd over de definitieve uitspraak van de Raad van State. Op dit moment zijn we in gesprek met Rijk en regio over een passend vervolg.	

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

791	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 21-03-2024 9. Raadsbrief Alternatief tracébesluit Ring Utrecht	College werkt de impact van NRU op het aantal bomen uit en informeert de raad hierover bij de volgende stap in het kader van NRU, uiterlijk Q3 2024	Mobiliteit	01-10-2024	20250916: Via de Raadsbrief Korte-termijn maatregelen Noordelijke Randweg Utrecht van 9 september 2025 is de raad geïnformeerd over de laatste stand van zaken m.b.t. de NRU. Deze toezegging wordt meegenomen in de verdere uitpak van de lange termijn plannen.	
788	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 21-03-2024 7. Raadsvoorstel Wijziging van de Verordening Parkeerbelasting 2024	College komt in Q3 2024 met een uitvoeringsprogramma, waarin onder meer aandacht voor communicatie en gesprek met werkgevers	Mobiliteit	01-10-2024	10 februari 2025: wordt meegenomen in uitvoeringsprogramma invoeren betaald parkeren zoals vermeld in de brief over het vergunningensysteem van 8 oktober 2024	
626	Gemeenteraad 18-01-2024 23. Raadsvoorstel Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort	M53 Verkeersveiligheid en toegankelijkheid voorop, geen shared space bij Zuidpoort	Mobiliteit	18-04-2024	120324 Tussenbericht: toezegging wordt verwerkt in het ontwerp. 100924 Gaat mee in Voorlopig Ontwerp (2025).	
106	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 16-12-2021 6. Raadsvoorstel	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.	

	vaststelling IPvE/FO Maliebaan					
1132	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 11-12-2025 9. Voorhangprocedure beleidsveld Openbare Ruimte - Raadsbrief Start voorhangprocedure overdracht Merwedekanaal	Het college komt in Q1 2026 met een raadsbrief over de manier waarop het proces van overleg met belanghebbenden wordt vormgegeven. Hierin komt ook roeien aan bod. In tweede helft 2026 komt college met een raadsbrief over de inhoudelijke uitkomsten van deze gesprekken.	Openbare ruimte	31-03-2026	Update 16-2-2026: het eerste deel van deze toezegging (proces) is ingevuld met de raadsbrief Vervolg overdracht Merwedekanaal van 3 februari 2026.	
1131	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 11-12-2025 10. (Beheerde) Speeltuinen en speelplekken	Het college komt met raadsbrief over spelen in Q4 2026, inclusief aandacht voor de speeltuinenkaart, klimbomen, spetterbadjes en lobby hierover	Openbare ruimte	11-12-2026		
1086	Begrotingscyclus 30-10-2025 2. Programmabegroting 2026	De raad wordt in het voorjaar van 2026 geinformeerd over het groen besparen en ander ambities binnen dit kader rondom nieuw te plaatsen trafohuisjes	Openbare ruimte	30-04-2026		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

1085	Begrotingscyclus 30-10-2025 2. Programmabegroting 2026	In het ambitiedocument biodiversiteit dat de raad medio 2026 ontvangt wordt het idee van maaien conform “Kleurkeur” meegenomen	Openbare ruimte	30-06-2026		
1054	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 25-09-2025 8. Raadsvoorstel Vaststelling Beleidsnota Ondergrond 2025-2035	- In Q2 2026 komt er een Raadsbrief Ondergrond, waarin de uitvoering, plannen, planning verder geconcretiseerd wordt. U wordt ook geïnformeerd over: •de stavaza van publiek-private samenwerking en de frequentie van het overleg met partijen, •de eventuele mogelijkheid van leges, •kansen om kabels en leidingen in de ondergrond die niet meer in gebruik zijn her te gebruiken. -Nota bene: dit wordt géén Uitvoeringsprogramma.	Openbare ruimte	30-06-2026		
1029	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 26-	College komt in Q4 2025 met een raadsbrief met een update over zwemwater. Hierin in ieder	Openbare ruimte	31-12-2025		

	06-2025 7. Raadsbrief onderzoek haalbaarheid Zwemwater	geval informatie over realisatie nieuwe plekken, ervaringen sluiten hekken, hoe was overlast in zomerperiode				
1023	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 03-07-2025 2.a. Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Bestuursrapportage 2025	In de informatie richting de raad over de inrichting van het Janskerkhof wordt ook ingegaan op de plaatsing van bankjes.	Openbare ruimte	31-12-2025	23-1-2026: Naar verwachting zal de raad in Q1 2026 nader geïnformeerd worden over de herinrichting van het Janskerkhof. Daarbij zal ook ingegaan worden op de plaatsing van bankjes.	
1022	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 03-07-2025 2.a. Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Bestuursrapportage 2025	College komt in volgende bomenbrief, in najaar 2025, terug op de aanpak van essentaksterfte	Openbare ruimte	30-11-2025	Update 12/9/2025: In de voortgangsbrief Beheer van bomen geven we jaarlijks o.a. een stand van zaken van de verschillende boomziektes. De eerstvolgende brief ontvangt u in Q1 2026. In deze brief gaan we ook dieper in op de Aanpak essentaksterfte.	
1021	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 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	Openbare ruimte	31-03-2026		

		klimaatadaptatie en mogelijk biodiversiteit, openbare ruimte en verkeersveiligheid.				
1019	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 03-07-2025 2.a. Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Bestuursrapportage 2025	De raad ontvangt binnen een jaar een update van het hitteplan (gedaan tijdens deel VOWE)	Openbare ruimte	01-07-2026		
852	Gemeenteraad 14-11-2024 21. Raadsvoorstel Beleidsnota Stadswater	M485 Betrek gebruikers bij besluitvorming over openbare ruimte en waterlocaties	Openbare ruimte	14-02-2025	Update 20250616: Uitvoering van deze motie hangt samen met de ontwikkeling van nieuwe zwemlocaties. U bent op 17 april 2025 geïnformeerd over het uitgevoerde onderzoek naar de haalbaarheid van meer officieel zwemwater. Omdat er nog geen middelen beschikbaar zijn, hebben er nog geen ontwikkelingen plaatsgevonden op de doorontwikkeling van zwemlocaties. We betrekken recreanten actief wanneer wel weer overgaan tot nieuwe locaties ontwikkelen en/of bestaande zwemlocaties en/of het aanpassen van vaarwegen.	
868	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 05-	College komt met een beleidskader voor aankoop van werfkelders uiterlijk in Q4 2025	Wervengebied	31-12-2025		

	12-2024 7. Raadsvoorstel Uitgangspunten voor de samenwerking met keldereigenaren bij het herstel kelders in het wervengebied					
867	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (2022-2026) 05-12-2024 7. Raadsvoorstel Uitgangspunten voor de samenwerking met keldereigenaren bij het herstel kelders in het wervengebied	In de voortgangsrapportage van april 2025 met een voortgangsrapportage is onder meer aandacht voor risico's, aantallen eigenaren die wel en niet meedoen, mogelijkheden nadeelcompensatie ondernemers en meer inzicht in hoe we het begrip "herstel" goed kunnen definiëren. Ook wordt dan weer een technische sessie aangeboden.	Wervengebied	30-04-2025		
56	Gemeenteraad 15-07-2021 17. Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied	M288 Geest uit de fles - kijk wat wel kan met spook- en weeskelders	Wervengebied	16-12-2021		
55	Gemeenteraad 15-07-2021 17. Raadsvoorstel	M287 Werk wel met functies in Programmaplan Wervengebied	Wervengebied	16-12-2021		

Lijst toezeggingen Leefomgeving d.d. 25 juni 2026 (inclusief voortgangsinformatie)

	Programmaplan Wervengebied					
18	Gemeenteraad 16-07-2020 12. Kaderbrief 2020	M258 Reserveren voor de toekomst van de Wal- en Kluismuren.	Wervengebied	31-05-2022		

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	R.J.D. de Viet	**Datum**	22 mei 2026
E-mail	rein.de.viet@utrecht.nl	**Kenmerk**	34131761
Type brief	Voortgangsbrief	**Onderwerp**	Ter inzage legging Ontwerp Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning OV en Wonen
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Mobiliteit, Ruimtelijke Ordening

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren we u over de start van de zienswijzenperiode voor de ontwerpvoorkeursbeslissing in de MIRT-verkenning OV en Wonen. De zienswijzenperiode vindt plaats van 22 mei tot en met 2 juli 2026. Dit is een belangrijke stap richting besluitvorming over de voorkeursbeslissing door uw raad dit najaar. In deze brief lichten wij het proces en de vervolgstappen toe.

MIRT-verkenning OV en Wonen
Sinds 2019 werken we samen met Rijk en regio aan de Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport verkenning OV en Wonen (hierna: MIRT-verkenning). Opdrachtgevende partijen zijn het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ontwikkeling (VRO), de provincie Utrecht, de gemeente Nieuwegein en de gemeente Utrecht.

In de MIRT-verkenning onderzoeken we welke OV-maatregelen nodig zijn als eerste stap in de schaalsprong OV om een gezonde groei van de regio Utrecht mogelijk te maken. De opgaven waar de MIRT-verkenning invulling aan moet geven zijn:

- Het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal;
- Het Utrecht Science Park (USP) beter bereikbaar maken per OV;
- Het beter bereikbaar maken per OV van nieuwe woon- en werklocaties in 2030 en verder.

In de MIRT-verkenning zijn hiervoor diverse alternatieven onderzocht en beoordeeld op onder andere doelbereik, haalbaarheid, kosten en milieueffecten. Het doel van de verkenning is om te komen tot een gedragen en zorgvuldig onderbouwde voorkeursbeslissing. Dit is het formele besluit waarin partijen vastleggen welk alternatief de voorkeur heeft (het "Voorkeursalternatief"). De minister van IenW is hiervoor bevoegd gezag. In Q4 2026 ontvangt u een voorstel over de Voorkeursbeslissing. Na instemming door uw raad is het aan de minister om de voorkeursbeslissing te nemen.

Na de Voorkeursbeslissing gaat het project naar de volgende fase: de MIRT planning- en studiefase. In de planning en studiefase wordt het definitieve ontwerp opgesteld, en de juridisch/planologische procedure voorbereid. De planning- en studiefase eindigt met een projectbeslissing: het bestuursrechtelijke besluit waarmee de uitgewerkte voorkeursoplossing juridisch wordt vastgelegd en waarmee de overgang naar de aanlegfase (realisatie) mogelijk wordt gemaakt. Meer informatie over de MIRT-procedure is te vinden op de website van de Rijksoverheid.

Afspraken BO MIRT 2025

In de raadsbrief Uitkomsten BO MIRT 2025 van 13 januari 2026 informeerden we u over het voorlopig voorkeursalternatief van de Merwedelijn: een verdiepte ligging (grotendeels tunnel, deels open verdiepte bak) tussen Utrecht CS en Westraven en een halte onder het Beatrixgebouw. Dit voorlopig voorkeursalternatief is tot stand gekomen naar aanleiding van het onafhankelijk advies van de verkenner, waarover we u op 11 september informeerden, en waarover op 25 september en 9 oktober de commissiedebatten over plaatsvonden. Op basis hiervan heeft het Rijk een extra bijdrage van €562 miljoen toegekend en hebben de gemeente Utrecht en de Provincie Utrecht beiden aanvullend €80 miljoen toegezegd voor de Merwedelijn. Daarmee komt het totale budget uit op €1,8 miljard. Hiermee is 100% van de benodigde dekking beschikbaar voor de geraamde kosten van het voorkeursalternatief, waarbij de kosten zijn gebaseerd op een P85-raming. Dit type raming is erop gericht een relatief hoge zekerheid te hebben dat het project binnen het begrote budget past (85%), rekening houdend met de nu bekende onzekerheden en risico's. Deze raming past bij de huidige projectfase en met de financiële dekking is het mogelijk een voorkeursbeslissing te nemen voor de Merwedelijn.

Met dit voorlopig voorkeursalternatief voor de Merwedelijn wordt een belangrijke stap gezet voor de ontwikkeling van Groot Merwede Rijnenburg, één van de grootste woningbouwlocaties van Nederland, met in totaal ruimte voor 63.000 tot 75.000 woningen en 30.000 tot 41.000 arbeidsplaatsen. Naast afspraken over de Merwedelijn hebben we in het BO MIRT 2025 ook afspraken gemaakt over vervolgonderzoeken naar de bereikbaarheid van Groot Merwede Rijnenburg. Zo hebben we afgesproken om een startbeslissing voor te bereiden voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg, te onderzoeken of en onder welke voorwaarden de op- en afritten van de A12 kunnen worden verwijderd ten behoeve van de ontwikkeling van Stadseiland Zuid, en te onderzoeken welke aanvullende maatregelen nodig zijn voor het borgen van de autobereikbaarheid. Zoals toegezegd in de commissie MGOR van 12 februari en in lijn met motie M118 ‘De raad aan zet bij kritieke infra Groot Merwede en Rijnenburg’ zullen wij u over de opzet van die onderzoeken informeren middels een raadsbrief en een technische sessie. In het kader van het inwerkprogramma voor uw raad organiseren wij nog vóór de zomer een technische bijeenkomst over Groot Merwede/Rijnenburg, de Rijk-regio samenwerking en de Merwedelijn, gevolgd door een technische sessie over de vervolgonderzoeken van U Ned kort na het zomerreces. De voorkeursbeslissing van de Merwedelijn kan onafhankelijk van de uitkomsten van deze vervolgonderzoeken worden genomen.

Onvoldoende dekking voor maatregelen USP

Voor het maatregelenpakket ten behoeve van het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park (USP) zijn geen nieuwe Rijksmiddelen toegekend in het BO MIRT 2025. Er wordt over deze maatregelen daarom nu geen besluit genomen. De maatregelen voor het verbeteren van de bereikbaarheid van het USP zijn wel onderdeel van de planMER die voor de MIRT-verkenning ter inzage ligt, maar niet van het Voorkeursalternatief. De nut en noodzaak is tijdens het BO MIRT door zowel Rijk als regio onderschreven. Er is geconcludeerd dat het pakket maatregelen dat in de MIRT-verkenning OV en Wonen is onderzocht voldoende vertrouwen geeft om naar een planuitwerkingsfase te gaan. Zodra het benodigde budget beschikbaar is (€109 miljoen exclusief BTW), kan de uitwerking in overleg met de omgeving starten. Hierin worden nog keuzes gemaakt over exacte inpassing van de maatregelen ter voorbereiding op de benodigde planologische procedures. Met de ter inzagelegging van de ontwerpvoorkeursbeslissing is het dan ook mogelijk om een zienswijze op deze plannen in te dienen.

Vanuit de regio is momenteel €40 miljoen gereserveerd in afwachting van een totaalafspraak (€20 miljoen door gemeente Utrecht, en €20 miljoen door de Provincie Utrecht). Wij blijven ons als regio, samen met partijen op het Utrecht Science Park, inzetten om ook deze belangrijke maatregelen gefinancierd te krijgen.

Start zienswijzenperiode en bewonersavonden

In de afgelopen periode zijn alle onderzoeken en rapportages afgerond waarin de onderbouwing en de totstandkoming van het voorkeursalternatief wordt beschreven. Onderdeel hiervan is de Milieu Effecten Rapportage (plan MER) en de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Deze

documenten worden ter inzage gelegd om zienswijzen hierop te verzamelen. De zienswijzenperiode loopt van 22 mei tot en met 2 juli. Ook u kunt als raadslid een zienswijze indienen. Dit kan via de website platformparticipatie van de rijksoverheid. Daarnaast worden op 9, 10 en 16 juni inloopavonden georganiseerd voor inwoners om het voorlopige voorkeursalternatief en het proces toe te lichten. U bent van harte welkom om deze avonden bij te wonen.

Documenten ter inzage
De documenten die ter inzage liggen zijn te vinden via de volgende link: https://www.platformparticipatie.nl/ov-en-wonen/default.aspx. Op deze pagina is ook een leeswijzer opgenomen die toelicht wat in welk document te vinden is. Naast de documenten die ter inzage liggen is ook een ‘publiekssamenvatting’ opgesteld. Deze is als bijlage bij deze brief gevoegd. De publiekssamenvatting beschrijft waarom dit onderzoek is gedaan, wat het resultaat is van de verkenning en het voorkeursalternatief is. Op dit document kan géén zienswijze worden ingediend. U kunt het lezen als toelichting op alle onderzoeken en het voorgestelde besluit.

Vervolgproces
Na de zienswijzenperiode worden de ontvangen zienswijzen meegewogen in de definitieve besluitvorming, en wordt een gemotiveerde reactie gegeven op iedere zienswijze middels een Nota van Antwoord. Parallel hieraan wordt de bestuursovereenkomst opgesteld. Het doel van een bestuursovereenkomst is om alle afspraken vast te leggen tussen Rijk en regio voor de planning- en studiefase. De bestuursovereenkomst bevat een uitwerking van de bestuurlijk-juridische en financiële afspraken, en de invulling van het opdrachtgeverschap en te volgen procedures in de planning- en studiefase.

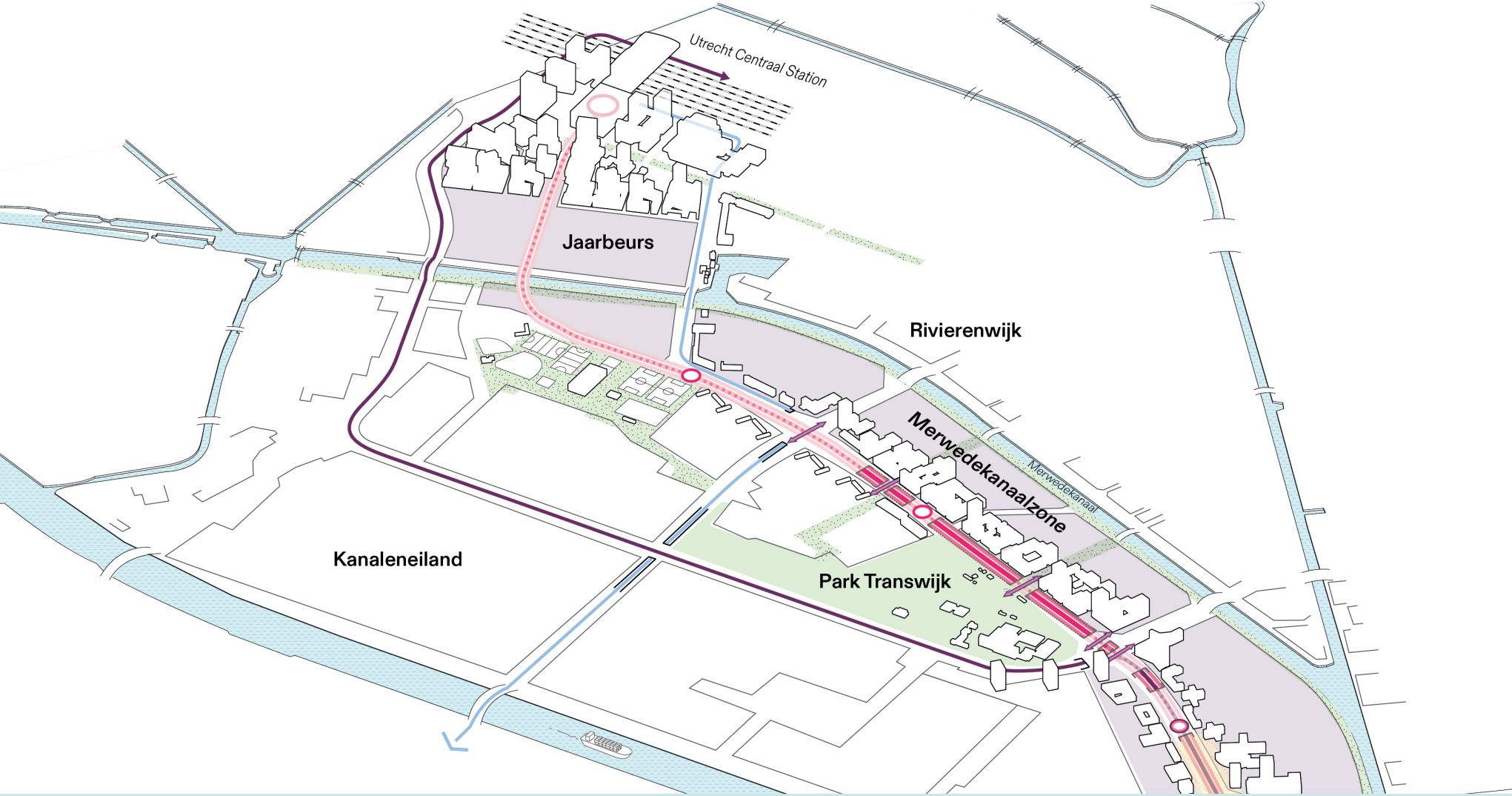
De afspraken over het voorlopig voorkeursalternatief zijn onder voorbehoud van goedkeuring door uw raad. In Q4 2026 ontvangt u een raadsvoorstel over de Voorkeursbeslissing. Na instemming door uw raad, de gemeenteraad van Nieuwegein en provinciale staten, is het aan de minister van IenW, als bevoegd gezag, om de voorkeursbeslissing te nemen.

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. Na de planning- en studiefase volgt realisatie.

De raad van Nieuwegein en de Staten hebben een vergelijkbare brief ontvangen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,



MIRT-verkenning OV en Wonen regio Utrecht

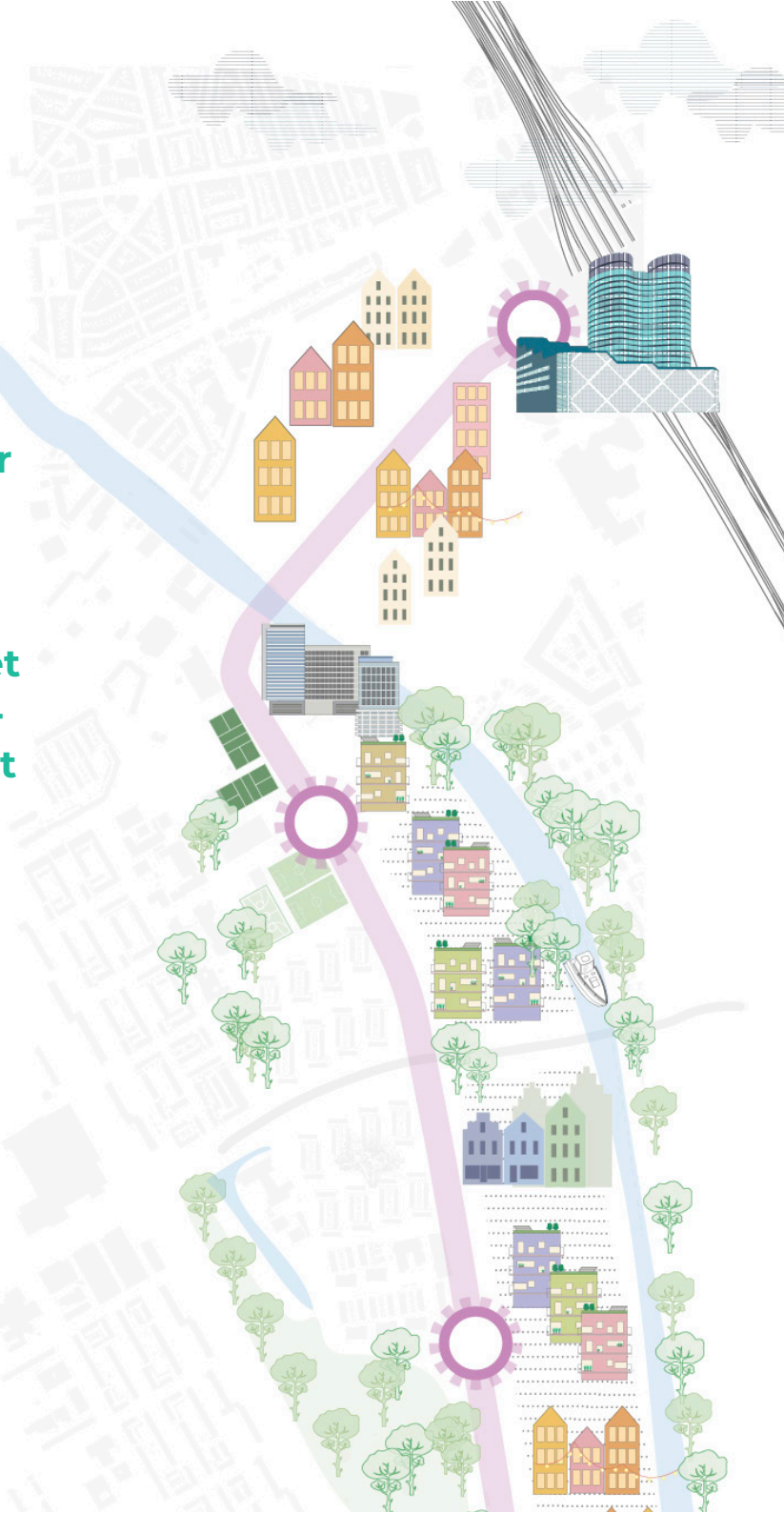
Samenvatting

U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

mei 2026

In het kort

Rijk en regio hebben de afgelopen jaren gezamenlijk gestudeerd op de vraag hoe regio Utrecht kan groeien en ook bereikbaar en leefbaar blijft. Er is sprake van groei van 165.000 woningen en 110.000 arbeidsplaatsen in de Metropooolregio Utrecht (MRU), waarvan circa 75.000 woningen in Groot Merwede Rijnenburg. Tegelijkertijd loopt het bestaande OV-systeem, en in het bijzonder de OV-routes van en naar Utrecht Centraal en het Utrecht Science Park (USP), richting 2040 vast. Zonder gerichte investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer ontstaat een rem op woningbouw, neemt de drukte op de weg en in het OV verder toe en verslechtert de kwaliteit van de openbare ruimte.



Resultaat van de verkenning

Het belangrijkste resultaat van de verkenning is dat Rijk en regio kiezen voor de Merwedelijn en hier definitief budget voor reserveren om zo te starten met de planuitwerkingsfase (formeel de planning en studiefase). De Merwedelijn is een nieuwe verdiepte tramverbinding tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein/ IJsselstein via de Europalaan. Deze lijn vormt de ruggengraat voor de verstedelijking in Groot Merwede en in de toekomst voor Rijnenburg.

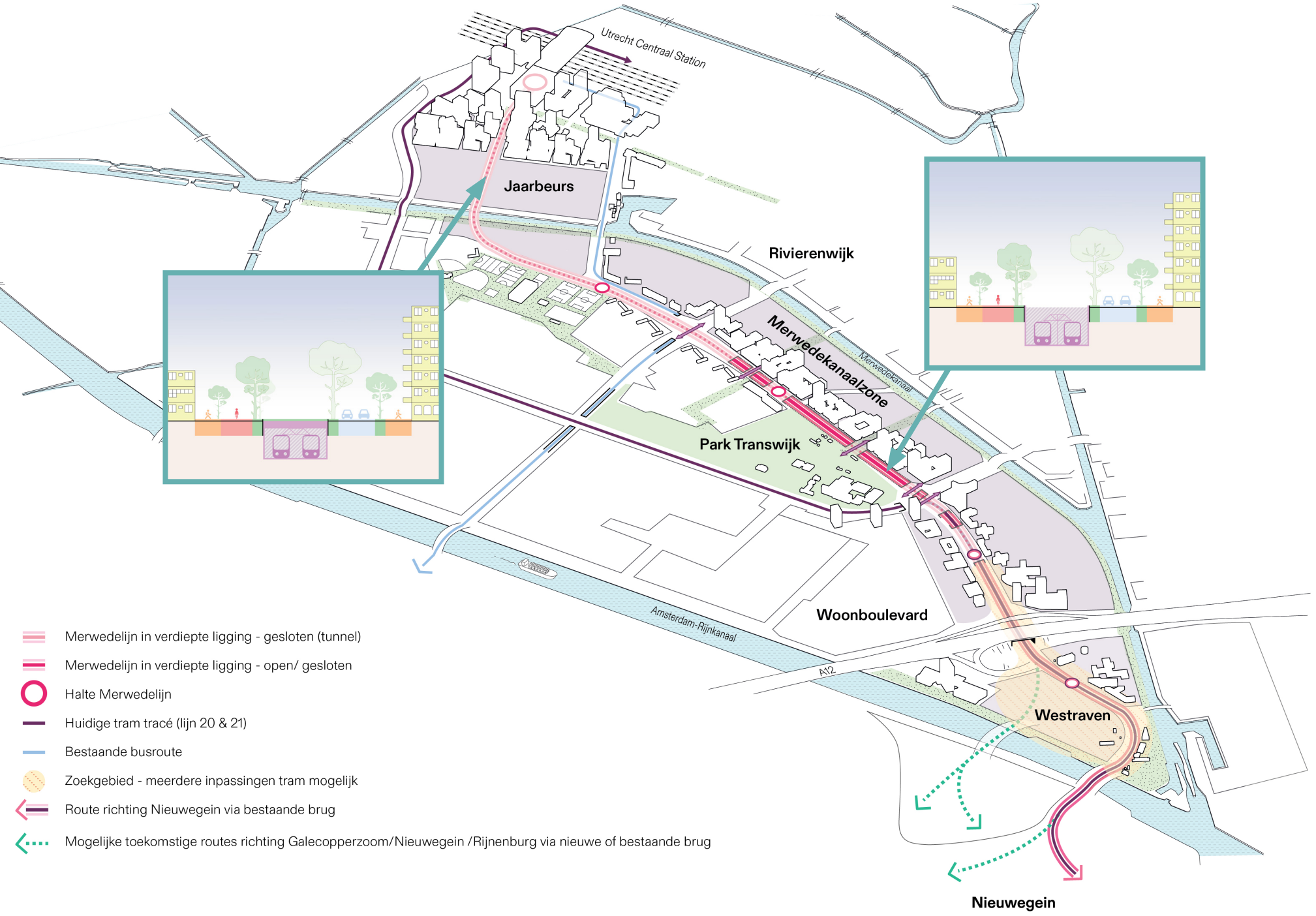
De Merwedelijn maakt woningbouw in hoge dichtheden en in nabijheid van banen mogelijk, en biedt een goed alternatief voor de auto. De huidige SUNIJ-lijn (USP- Utrecht Centraal - Nieuwegein /Ijsselstein) wordt ingekort tot de tram USP- Kanaleneiland met een eindpunt aan de Merwedelijn ter hoogte van Kanaleneiland zuid-Westraven en in de toekomst Galecopperzoom.

Voor het eerste deel van de Merwedelijn, tussen Utrecht Centraal en Westraven, is een (voorlopig) voorkeursalternatief bepaald, waarover nu besluitvorming plaatsvindt. Over dit deel is zowel technisch als financieel nu duidelijkheid en de gebiedsontwikkelingen in het stationsgebied vragen om tijdige keuzes.

Voor het tweede deel van de Merwedelijn (van Westraven via de Galecopperzoom naar Rijnenburg) is eerst vervolgonderzoek en budget nodig. Als de resultaten hiervan bekend zijn, zal ook hierover besluitvorming plaatsvinden.

Naast de Merwedelijn is er voor het Utrecht Science Park (USP) binnen de verkenning een aanvullend pakket aan OV-maatregelen (voor bus en tram) uitgewerkt. Hiermee blijft het USP bereikbaar bij de groei van studenten en werknemers en verbetert het de robuustheid van OV-verbindingen.

Inhoudelijk is hierover brede overeenstemming en dit pakket geeft voldoende vertrouwen om naar een planuitwerkingsfase te gaan, maar er is nog geen financiering. Er wordt over deze maatregelen nu dus geen besluit genomen. Zodra er budget beschikbaar is, zal gestart worden met de uitwerking richting realisatie in overleg met de omgeving. Hierin worden ook keuzes gemaakt over exacte inpassing van de maatregelen.


Utrecht Centraal Station
Jaarbeurs
Rivierenwijk
Merwedekanaalzone
Merwedekanaal
Park Transwijk
Woonboulevard
Amsterdam-Rijnkanaal
A12
Westraven
Nieuwegein
Merwedelijn in verdiepte ligging - gesloten (tunnel)
Merwedelijn in verdiepte ligging - open/ gesloten
Halte Merwedelijn
Huidige tram tracé (lijn 20 & 21)
Bestaande busroute
Zoekgebied - meerdere inpassingen tram mogelijk
Route richting Nieuwegein via bestaande brug
Mogelijke toekomstige routes richting Galecopperzoom/Nieuwegein /Rijnenburg via nieuwe of bestaande brug

Het voorkeursalternatief: Merwedelijn in verdiepte ligging

Het voorkeursalternatief gaat uit van een verdiepte tramverbinding vanaf Utrecht Centraal, met een ondergrondse halte aan de Jaarbeurszijde bij het Beatrixgebouw. Van daaruit loopt het tracé in de richting van de Europalaan, met haltes die de bestaande en toekomstige woon- en werkgebieden in Transwijk en de Merwedekanaalzone bedienen. Bij Westraven ontstaat een belangrijk overstappunt waar de nieuwe lijn aansluit op het bestaande bus-netwerk en waar ruimte is voor verdere gebiedsontwikkeling.
In de toekomst is het mogelijk om de lijn vanaf Westraven door te trekken naar Rijnenburg. Van Utrecht Centraal tot het Anne Frankplein is de tram geheel ondergronds. Daarna ligt de tram in een deels open, deels gesloten ligging.

Rond de passage van de A12 (bij Westraven) is nog onderzoek nodig om te bepalen waar de tram precies op straatniveau komt. In de vervolguitwerking wordt uitgezocht wat de voorkeur heeft: boven komen ten noorden of ten zuiden van de A12.

Deze keuze hiervoor hangt geheel samen met een besluit over een eventuele nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze vragen hebben een sterke relatie met de gebiedsontwikkeling in Westraven en Galecopperzoom (oa. programma, stedenbouwkundig concept en mobiliteitsprofiel).

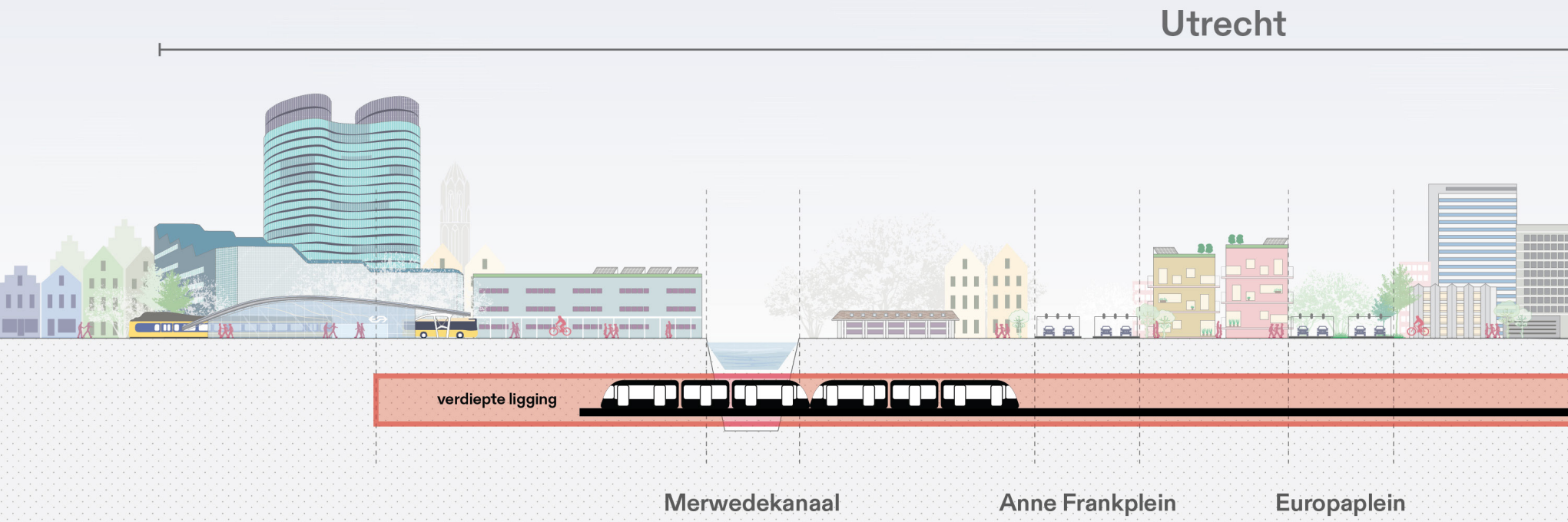
Het voorkeursalternatief voor het eerste deel van de Merwedelijn (van Utrecht Centraal tot Westraven) kost € 1,8 miljard.



Wat levert dit op?

Doelbereik

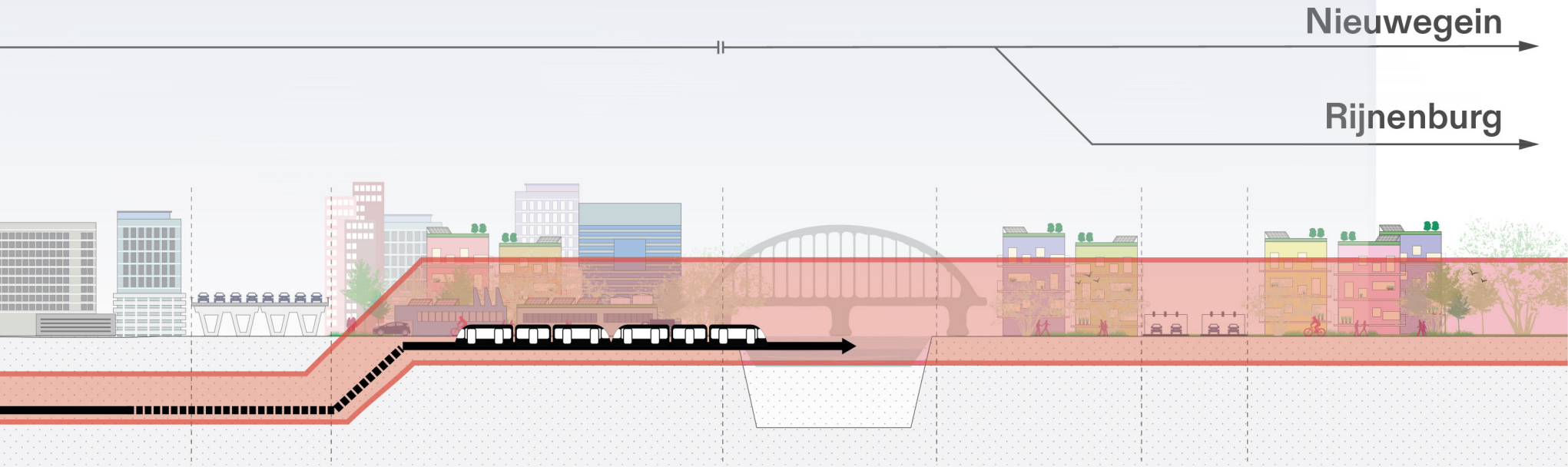
De Merwedelijn zorgt voor een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid en betrouwbaarheid van het OV in de regio. De Merwedelijn maakt het mogelijk om richting 2040 verder te verstedelijken in Utrecht en Nieuwegein (groei van ca. 75.000 woningen en 45.000 banen). Zonder Merwedelijn is het niet mogelijk om deze woningbouwopgave in Groot Merwede volledig te realiseren. De druk op Utrecht Centraal door overstappende reizigers wordt verminderd en het voorziene busknelpunt op de Van Zijstweg verdwijnt. Ook kunnen fietsers en voetgangers gemakkelijker oversteken op de route van de Merwedelijn (daar waar de Merwedelijn de busbaan op maaiveld vervangt).



Effect voor de reiziger

Het grootste deel van de inwoners gaat er qua bereikbaarheid op vooruit. De reistijd tussen Nieuwegein City en Utrecht Centraal wordt teruggebracht tot circa 15 minuten. Een klein deel van de inwoners van nieuwegein krijgt te maken met een langere reistijd en een extra overstap. Om deze negatieve effecten te verminderen, blijft een deel van de bussen vanuit Nieuwegein via Papendorp doorrijden naar Utrecht Centraal.

Effect voor andere reizigers
Het gehele OV-systeem wordt betrouwbaarder, daarvan profiteren alle reizigers in de regio. Daarnaast zorgt de afname van bussen voor een verkeersveiliger situatie voor met name overstekende fietsers en voetgangers.



Effecten voor de omgeving
Waar de tram overkapt is vermindert de barrièrewerking van infrastructuur, kan de openbare ruime aantrekkelijker worden ingericht en wordt de visuele hinder beperkt. Waar de tram open en verdiept ligt, neemt de barrierewerking toe en verslechtert de ruimtelijke kwaliteit.'

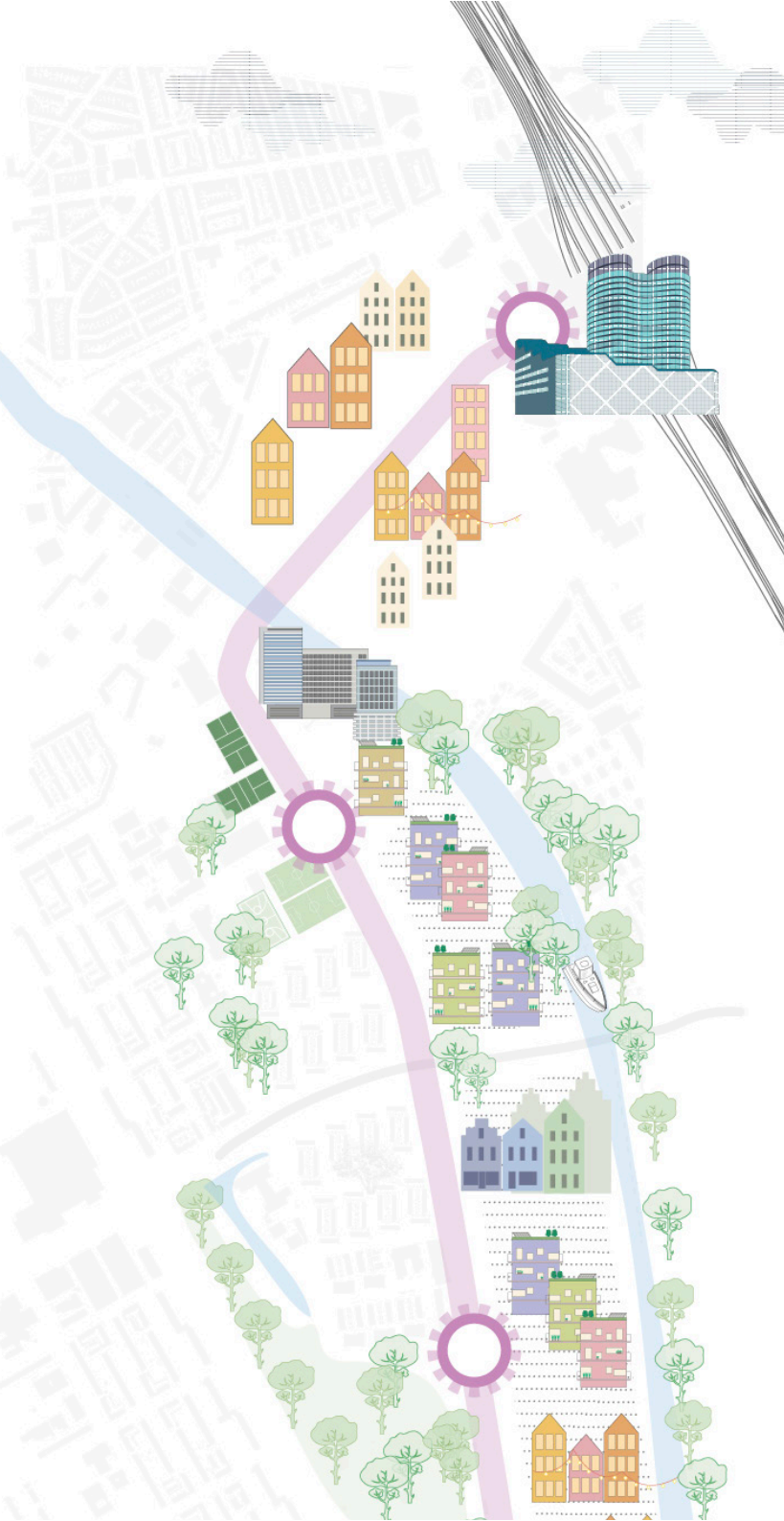
Bouwhinder
Tijdens de bouw van de verdiepte ligging krijgen omwonenden te maken met bouwhinder. De hinder verschilt per fase en locatie en verplaatst zich tijdens de aanleg langs het tracé. Door slim te plannen en uit te voeren, wordt de hinder zo veel mogelijk beperkt. De huidige tram en ook de bussen blijven wel zoveel mogelijk rijden.

Openstaande keuzes en vervolg

Het voorlopig voorkeursalternatief voor Utrecht Centraal – Westraven is bepaald. Er is nog extra onderzoek nodig voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Galecopperzoom en Rijnenburg. Na het genomen besluit over de ontwerp-voorkeursbeslissing voor het eerste deel van de Merwedelijn, loopt nu de formele inspraakprocedure.

Na afronding van de inspraak werken Rijk en regio toe naar definitieve besluitvorming en afspraken over financiering, fasering en uitvoering over de Merwedelijn en het pakket voor Utrecht Science Park, zodat de samenhang tussen OV-investeringen en verstedelijking ook op de langere termijn geborgd blijft.

Als de formele besluitvorming heeft plaatsgevonden, start de planuitwerkingsfase, waarin het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt en beoordeeld. De verwachting is dat in 2029 een projectbesluit genomen wordt en daarna de realisatie gestart kan worden. Uiteindelijk is de verwachting dat de Merwedelijn rond 2040 kan gaan rijden.




21
IJsselstein
via Utrecht CS
OV
U
Utrain

Inhoudsopgave

01. Inleiding p.12
02. De opgave p.14
03. Resultaat van de verkenning p.20
04. Het vervolg p.30
05. Bijlage 1: Wat ging hieraan vooraf? p.32

Disclaimer
Deze samenvatting herhaalt een aantal bevindingen uit andere (meer gedetailleerde) rapporten binnen de MIRT-verkenning OV en Wonen. De reden hiervoor is dat deze rapportages zeer complex en vaak technisch van aard zijn. In deze samenvatting hebben we geprobeerd om deze begrijpelijk en toegankelijk samen te vatten. Mochten er echter na het lezen van dit document nog vragen zijn, verwijzen wij u graag door naar de site van U Ned, waar alle relevantie informatie en rapportages te vinden zijn: https://programma-uned.nl/ov-en-wonen/

Inleiding

De metropoolregio 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 onderzoekt de MIRT-verkenning OV en Wonen een van de randvoorwaarden: een schaalsprong in het Utrechtse OV-systeem. Deze verkenning is daarmee een belangrijk puzzelstuk om de bredere verstedelijkingsopgave in de regio mogelijk te maken.

Metropoolregio Utrecht: aantrekkelijk wonen, werken en recreëren
Utrecht is een veelzijdige regio met een hoge kwaliteit van leven, een duurzame leefomgeving en een sterke en innovatieve economie. De steden, dorpen en landschappen behoren tot de meest aantrekkelijke van Nederland.

Met de andere metropoolregio's Amsterdam en Eindhoven is Utrecht de economische motor van Nederland. De Metropoolregio Utrecht werkt samen aan een gezondere duurzamere toekomst en is koploper in gezondheidsinnovatie. Bijna de helft van alle banen in de regio relateert aan het gezondheidscluster wat vooral huist op het grootste en snelst groeiende Science Park van Nederland.

De regio is bovendien een cruciale schakel in het nationale en internationale netwerk van auto-, spoor- en vaarwegen. Geen wonder dat deze regio de afgelopen decennia zowel demografisch als economisch snel is gegroeid. Het is een plek waar mensen graag wonen, werken, studeren en recreëren.

De regio groeit en wordt drukker
In Utrecht Zuidwest en Nieuwegein-Noord (Groot Merwede Rijnenburg) willen de regio en het Rijk tot en met 2040 circa 75.000 woningen bouwen en 45.000 nieuwe arbeidsplaatsen mogelijk maken. Dit is een forse opgave; alles bij elkaar is dat grofweg een stad zo groot als Den Bosch.

Zonder maatregelen ontstaan knelpunten op de weg en in het openbaar vervoer. Er is niet genoeg ruimte op het busstation van Utrecht Centraal en de toeleidende wegen voor alle bussen. Om de bereikbaarheid in de toekomst te garanderen, gaan we het OV-netwerk uitbreiden. De benodigde maatregelen hiervoor zijn in de 'MIRT-verkenning OV en Wonen' onderzocht (hierna MIRT-verkenning genoemd).

Wat lees je in dit document?
Dit is de samenvatting van het resultaat van de MIRT-verkenning. In hoofdstuk 2 leggen we de opgave uit en waarom er maatregelen worden genomen. Hoofdstuk 3 beschrijft het resultaat van de verkenning; het zogenoemde voorkeursalternatief. En tenslotte in hoofdstuk 4 laten we zien hoe het vervolg eruitziet en wat er de komende jaren gaat gebeuren. In bijlage 1 is beschreven hoe het proces van de MIRT-verkenning er uit heeft gezien.

Wat is een MIRT-verkenning?
Voor het realiseren van grootschalige infrastructuurprojecten werken we in Nederland met de MIRT-systematiek (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Er zijn meerdere fases, zie voor een toelichting bijlage 1. Dit document beschrijft het resultaat van de tweede fase, de MIRT-verkenning. In een verkenning besluiten Rijk en regio of ze de onderzochte maatregelen willen uitvoeren. Als het antwoord hierop ja is dan volgt een definitieve reservering van het volledige budget en start de uitwerking van het plan.
De MIRT-verkenning OV en Wonen wordt uitgevoerd in U Ned-verband, een samenwerking van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, provincie Utrecht, gemeente Utrecht en gemeente Nieuwegein en de gemeenten regio Amersfoort en de MRU West gemeenten. Het resultaat van de verkenning is een pakket van maatregelen. Dit pakket heet het voorkeursalternatief (VKA). Voordat hier een besluit over wordt genomen, vindt inspraak plaats.



De opgave

In dit hoofdstuk schetsen we voor welke uitdaging de Metropoolregio staat. De maatregelen uit de MIRT-verkenning zijn namelijk geen doel op zich, maar dragen bij aan gezonde groei van de regio.

Faciliteren van de woningbouwopgave
Utrecht staat in de top 10 van 'meest verhitte' gemeenten met betrekking tot de woningmarkt. De gemeenten Utrecht en Nieuwegein bouwen samen tot en met 2030 25.550 woningen in Groot Merwede. Na 2030 ligt er potentie voor de bouw van circa 37.000-47.000 woningen in de rest van Groot Merwede en Rijnenburg. Dit gebied is daarmee één van de grootste verstedelijkingslocaties van Nederland. Het 'MIRT-Onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg' (2025) beschrijft hoe de deelgebieden er in de toekomst uit zouden kunnen te zien (zie kaart op pag. 9 voor de locatie van de gebieden):

- De A12-zone (het gebied rondom de snelweg A12 tussen knooppunten Oudenrijn en Lunetten) wordt ontwikkeld tot een stedelijk woon-werkgebied. Als werkgebied moet de A12-zone ruimte bieden voor kantoren, voorzieningen, retail en bedrijven.
  - Stadseiland Zuid, bestaande uit de gebieden Westraven, Woonboulevard en Merwedekanaalzone deelgebied 6 worden tot een hoogstedelijke multimodale knoop met woningen en werkgelegenheid.
  - In Galecopperzoom is hoogstedelijke ontwikkeling voorzien.
  - In Laagraven zijn mogelijkheden voor een uitbreiding en versterking van groen, water en andere voorzieningen.
- Voor Rijnenburg wordt een duurzaam en volwaardig nieuw stadsdeel voorzien, verbonden met de omliggende gebieden.



Grote woningnood in Utrecht, maar wie heeft de grootste nood?

Marc van Rossum du Chattel 4 december 20
5 december 2025, 06:28 • 5 minuten leestijd

Foto ter illustratie.
© RTV Utrecht / Marc van Rossum du Chatte

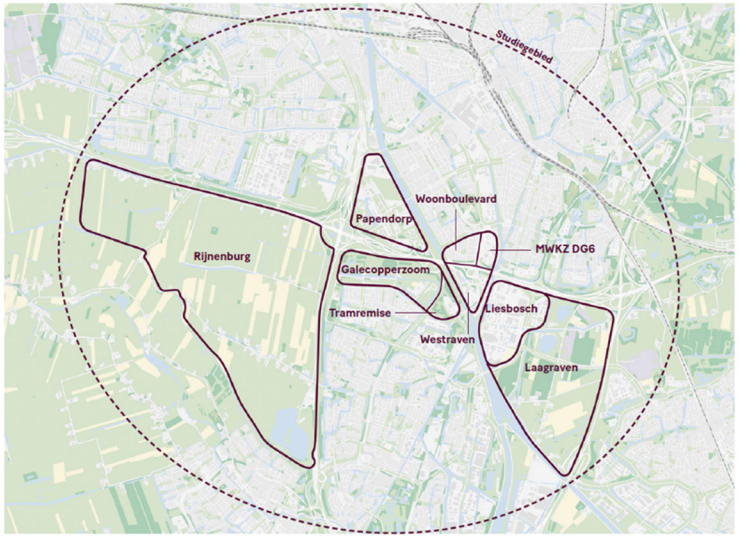
Utrecht - Vandaag discussieerde de Utrechtse gemeenteraad over de vraag wie het meeste recht heeft een woning in Utrecht te bemachtigen. "Studenten", zegt Student & Starter. "Mensen met een kleine beurs", zegt GroenLinks-PvdA.

Hoeveel huizen kunnen er nog bij in Nieuwegein? Groeistad loopt tegen grenzen aan

Annemarie de Wit 8 maart 2022, 06:00 • Aangepast 8 maart 2022, 09:51 • 4 minuten leestijd

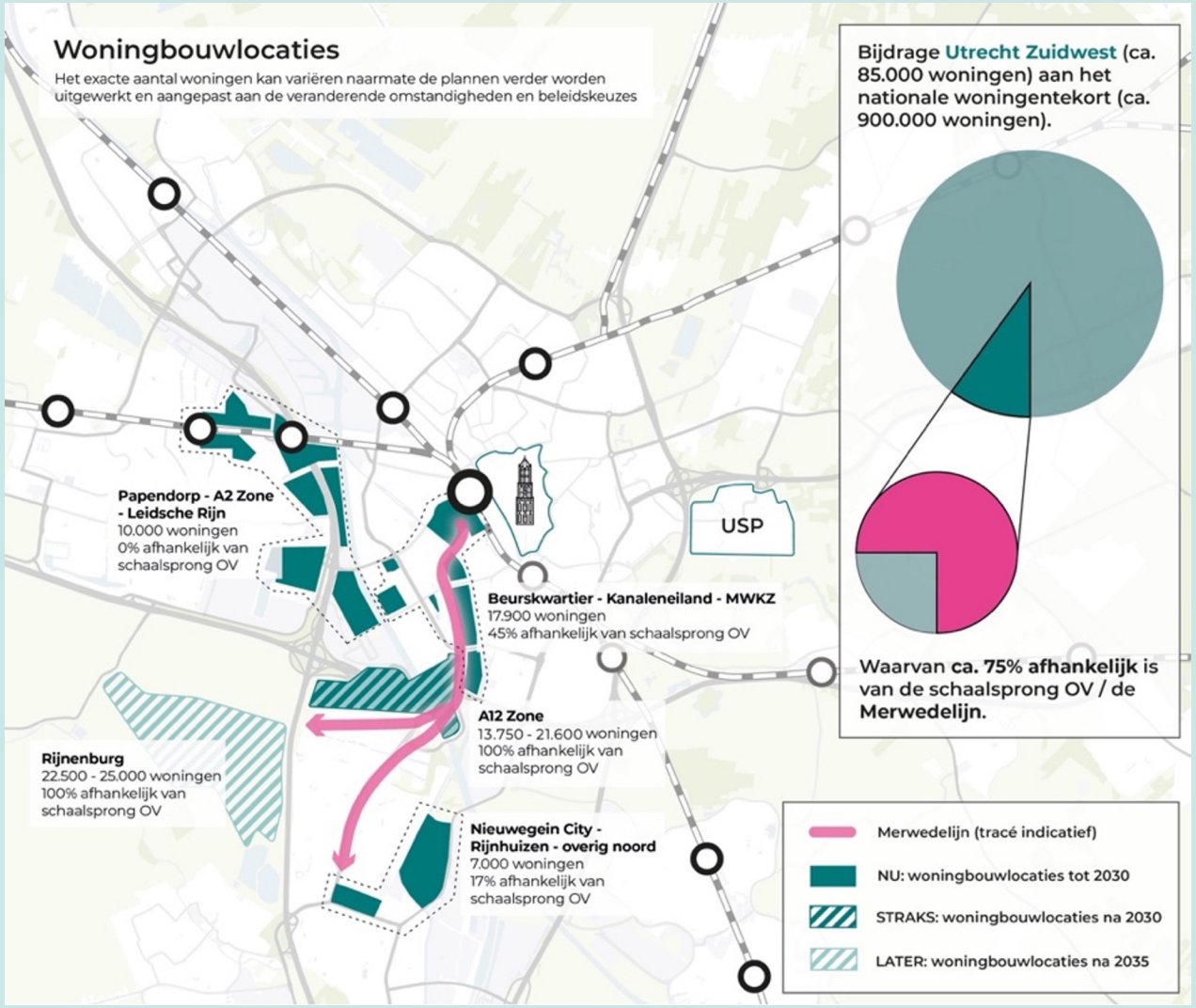
NIEUWEGEIN - 'Niet mauwen maar bouwen' is het motto als Nieuwegein vijftig jaar geleden ontstaat. Om de vele woningzoekenden uit vooral Utrecht een dak boven het hoofd te bieden, schieten de huizen er op dat moment als paddenstoelen uit de grond. Nu opnieuw woningnood heerst, is een van de grote vragen in verkiezingstijd: hoe kan Nieuwegein gezond verder groeien?

Bron: RTV Utrecht, 5 december 2025 & 8 maart 2022



-Deelgebieden plangebied en studiegebied binnen het MIRT-Onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg

Ongeveer 75% van de te bouwen woningen tot en met 2030 in Groot Merwede is afhankelijk van de toekomstige schaalsprong van het openbaar vervoer en daarmee van de maatregelen die in deze MIRT-verkenning zijn onderzocht, zoals de Merwedelijn. Zonder een schaalsprong in het OV-netwerk is onvoldoende ruimte in het mobiliteitssysteem om deze nieuwe inwoners van A naar B te brengen. Met het realiseren van deze extra woningen blijft het voor midden- en lage inkomens ook in de toekomst mogelijk een betaalbare woning te vinden in de omgeving van Utrecht. Zo woont men in de buurt van werk en hoeft men hiervoor niet ver te reizen, wat de druk op ons mobiliteitssysteem verlaagt.



Minder auto's door beter OV
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 gebeurt. Dat is nodig, omdat het (hoofd)wegennet rondom Utrecht vastloopt. De OV-kwaliteit die de Merwedelijn biedt, zorgt ervoor dat er in de toekomst naar verwachting 45.000 minder autoritten per dag gemaakt worden ten opzichte van woningen ontwikkelen op andere plekken in de provincie. Om een beeld te krijgen hoeveel autoritten dit zijn: van de snelweg A12 bij Utrecht maken in de toekomst per dag zo'n 330.000 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 af zou kunnen nemen.

Schaalsprong OV nodig voor een leefbare stad
Om Utrecht een aantrekkelijke en leefbare stad te houden, zowel voor de nieuwe als de bestaande inwoners, en de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten zetten de regio en het Rijk in de eerste plaats in op vormen van mobiliteit die gezond en ruimte-efficiënt zijn: lopen, fietsen en OV. Het aantal bussen van en naar Utrecht Centraal is enorm en kan op een aantal locaties niet verder groeien, zonder negatieve gevolgen voor met name fietsers en voetgangers. Tegelijkertijd is een mobiliteitstransitie met een grotere rol voor OV en fiets noodzakelijk om een groeiende stad leefbaar en bereikbaar te houden (zie ook U Ned Mobliteitsstrategie 2040)

Versterken van de economie
In 2024 wees de Europese Commissie de Metropoolregio Utrecht aan als Europese koploper op het gebied van gezondheidsinnovatie. Op dit moment zijn al 150.000 banen in de regio gerelateerd aan zorg (innovatie en onderzoek) met als zwaartepunt het Utrecht Science Park (USP). Het USP is hiermee de grootste en snelst groeiende campus van Nederland en een van de grootste banenmotors in de regio. Mede hierdoor is er sprake van druk op de snel- en stedelijke wegen. Daarom is het nodig dat meer reizigers met openbaar vervoer naar het USP gaan.

Een ander belangrijk werkgebied is Utrecht Centraal, na Amsterdam het tweede kantorengebied van Nederland. Het is belangrijk dat de werkplekken in Utrecht Science Park (zowel via de weg als het OV) en rondom Utrecht Centraal (zie volgende paragraaf) bereikbaar blijven. Daarnaast is het belangrijk dat mensen in de buurt van hun werk kunnen wonen. Hierdoor lopen personeelstekorten niet verder op en wordt drukte op de weg en het spoor voorkomen doordat mensen minder lange afstanden afleggen.

Bereikbaarheid van Utrecht op orde
Utrecht is op de weg en via het spoor de schakel voor verbindingen vanuit Noord-, Oost- en Zuid-Nederland en de Randstad. Als er veel nieuwe woningen en arbeidsplaatsen komen in Utrecht en daarbuiten, dan zijn investeringen in het openbaar vervoer onmisbaar. Dat voorkomt dat nieuwe bewoners, werknemers of studenten de auto kiezen in plaats van het OV, en voorkomt dat het nog drukker wordt op de weg en de Ring Utrecht vaker of heviger vastloopt.



Utrecht is de draaischijf van Nederland, zowel de Ring Utrecht voor het snelwegennet als Utrecht Centraal voor het spoor.

Ook de druk op het stedelijk OV-systeem neemt toe. Het aantal reizigers op belangrijke OV-lijnen in Utrecht Zuidwest verdubbelt tussen 2022 en 2040. Tussen Utrecht Centraal en het USP is in dezelfde periode sprake van een groei van ruim 70% van het aantal OV- reizigers. Deze toename van reizigers leidt zonder maatregelen tot overvolle bussen en trams naar Utrecht Centraal en er ontstaan rondom Utrecht Centraal busfiles. Waardoor reizigers niet of met veel vertraging op hun bestemming komen. Ter illustratie: reizigers moeten mogelijk meerdere bussen voorbij laten gaan omdat ze er niet meer in passen, de bus zelf doet er langer over door de files.

Groei van het OV zorgt voor knelpunten
Als er geen maatregelen genomen worden, dan ontstaan er door de toename van het aantal OV-reizigers een aantal knelpunten op (in de omgeving van) de landelijke knoop Utrecht Centraal. Rond het station komen veel verkeersstromen samen (voetgangers, fietsers, bussen en auto's). Het is hier straks nóg drukker, met als gevolg dat een aantal kruispunten en wegen vastlopen. Dit betekent dat het aantal bussen naar Utrecht Centraal niet kan groeien, terwijl de reizigers niet meer in de bussen passen. Belangrijke knelpunten zijn de corridor Van Zijstweg, Europalaan, busbaan Transwijk (van/naar Papendorp) en de binnenstadsas. Daarnaast zorgt ook de de piekafvoer van reizigers uit tram 22 richting het treinstation voor een knelpunt voor voetgangers.

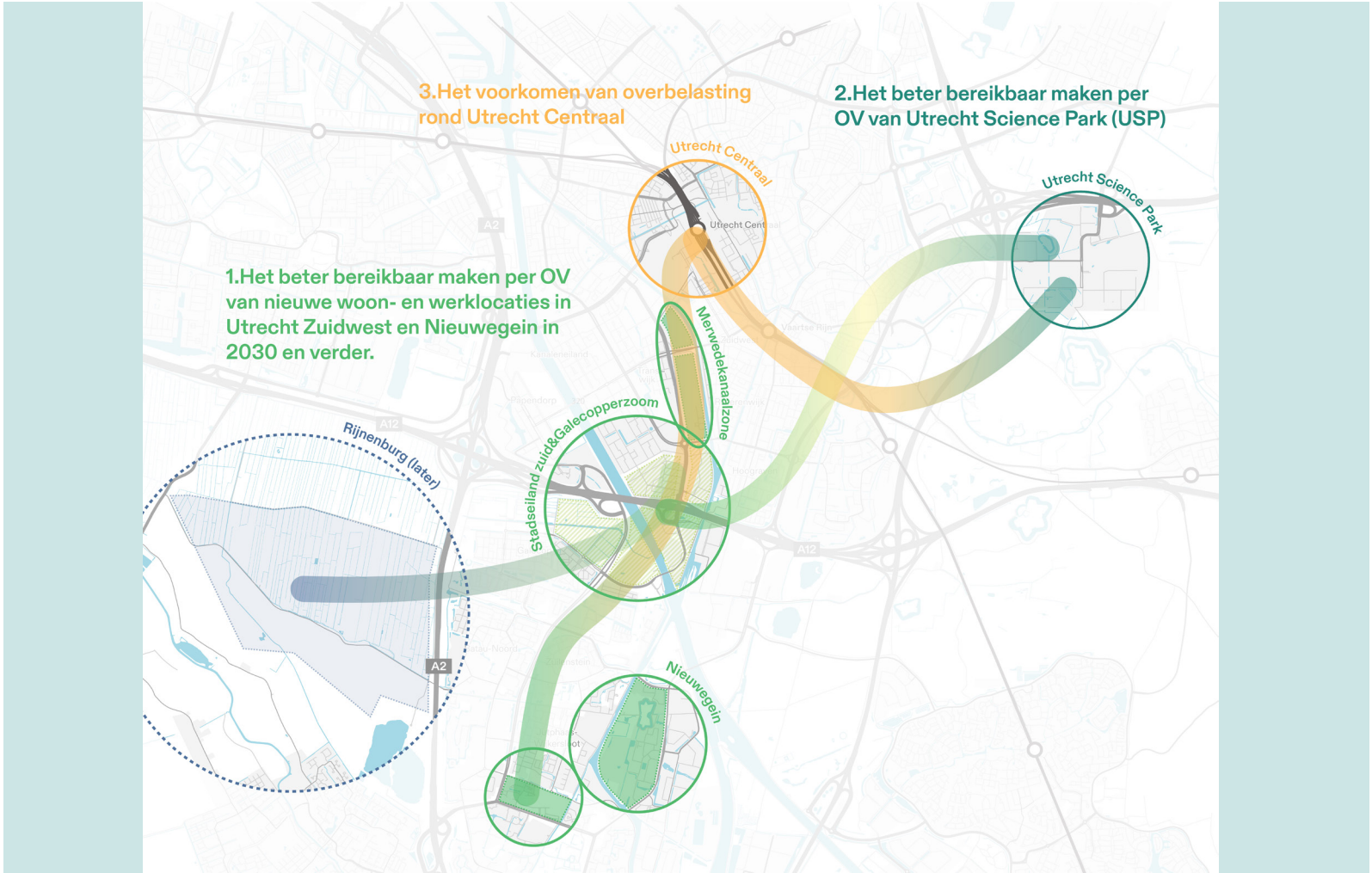
Niet alleen OV-reizigers, maar ook fietsers en voetgangers komen in de knel. Groeiende fiets- en voetgangersstromen, vooral in de buurt van Utrecht Centraal, kruisen met de grote OV-stromen. Op de kruising Croeselaan – Van Zijstweg kruisen straks (in 2040) 120 bussen per uur met 1.500 auto`s, 4.200 fietsers en voetgangers. Hierdoor komt niet alleen het stedelijk netwerk steeds meer onder druk te staan, maar de algehele leefbaarheid van Utrecht (Zuidwest).

Op de huidige tram-busbaan op het USP worden de trams te vol en gaan bussen en trams elkaar in de weg zitten. Daardoor wordt het OV onbetrouwbaar en het oversteken van de Heidelberglaan door voetgangers en fietsers lastiger en onveiliger. De drukte bij het in- en uitstappen van tram 22 op het USP zorgt ook voor minder veilig oversteken rondom de haltes.


Nieuwegein
Zuid
asn bank
ROOKVRIJ

Samengevat: drie doelen staan centraal
Op basis van de ontwikkelingen en knelpunten die hiervoor beschreven zijn, volgen de doelen van de MIRT-verkenning. Er is een oplossing ontwikkeld die bijdraagt aan:

1. Het beter bereikbaar maken per OV van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein in 2030 en verder;
2. Het beter bereikbaar maken per OV van Utrecht Science Park (USP);
3. Het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal.



Resultaat van de verkenning

In dit hoofdstuk staat het resultaat van de MIRT-verkenning OV en Wonen. Centraal staat het voorkeursalternatief voor het Utrechtse deel van de Merwedelijn en de wijze waarop dit past binnen de bredere OV- en verstedelijkingsopgave in de regio.

Resultaat: de Merwedelijn als ruggengraat voor de verstedelijking
Om de groei van wonen en werken in de Metropoolregio Utrecht mogelijk te maken kiezen Rijk en regio voor de Merwedelijn als eerste stap in de schaalsprong naar het toekomstige OV-systeem. De Merwedelijn is een nieuwe tramverbinding tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein. In Utrecht komt de tram in een verdiepte ligging die deels open en deels gesloten (tunnel) is. Met deze keuze leggen Rijk en regio een stevige basis voor de bereikbaarheid en verdere verstedelijking van de regio.

De Merwedelijn is noodzakelijk voor de ontwikkeling van Groot Merwede en Rijnenburg. De tram kan veel reizigers vervoeren, heeft korte reistijden en rijdt ongelijkvloers. Hierdoor ontstaat er ruimte op straat, wat bijdraagt aan een veiligere en aantrekkelijkere openbare ruimte. De snelheid van de lijn (en daardoor kortere reistijd) maakt het mogelijk om op grote afstand van Utrecht Centraal hoog stedelijk te bouwen.

Daarnaast draagt de Merwedelijn bij aan het oplossen van knelpunten op en rondom Utrecht Centraal. De nieuwe verbinding vervangt een deel van de bestaande busroutes, vermindert de druk op het stationsgebied door de verdiepte ligging en zorgt voor een beter functionerend OV-netwerk als geheel. Hierdoor blijft het OV ook bij verdere groei van reizigersstromen betrouwbaar en goed uitvoerbaar.

Met de Merwedelijn investeren Rijk en regio in een toekomstvast OV-systeem waarvan niet alleen nieuwe woon- en werkgebieden profiteren, maar ook de bestaande stad en haar inwoners.

Maatregelpakket USP
Naast de Merwedelijn is er voor het Utrecht Science Park (USP) binnen de verkenning een aanvullend pakket aan OV-maatregelen (voor bus en tram) uitgewerkt. Hiermee blijft het USP bereikbaar bij de groei van studenten en werknemers en verbetert het de robuustheid van OV-verbindingen. Inhoudelijk is hierover brede overeenstemming en dit pakket geeft voldoende vertrouwen om naar een planuitwerkingsfase te gaan, maar er is nog geen financiering. Er wordt over deze maatregelen nu dus geen besluit genomen.

Zodra er budget beschikbaar is, start de uitwerking in overleg met de omgeving. Hierin worden nog keuzes gemaakt over exacte inpassing van de maatregelen ter voorbereiding van de planologische procedures. Het is dan ook mogelijk om een zienswijze op deze plannen in te dienen.

Wat bedoelen we met het resultaat, het voorkeursalternatief (VKA) en de Ontwerp-voorkeursbeslissing?

Resultaat van de verkenning
Het resultaat van de verkenning is het totale pakket aan informatie en inzichten dat de verkenning heeft opgeleverd. Het eindresultaat is beschreven in het integrale verkenningenraport (met bijlagen) en de millieueffecten van de aanleg van de Merwedelijn zijn gerapporteerd in de PlanMER.

Voorkeursalternatief (VKA)
Dit is het alternatief wat technisch, financieel en bestuurlijk realistisch is en verder wordt uitgewerkt in de volgende MIRT-fase (de planning en studiefase).

Ontwerp-voorkeursbeslissing
De ontwerp-voorkeursbeslissing is het formele document waarin het voorkeursalternatief wordt beschreven en gemotiveerd. Hierop kunt u formeel reageren in de inspraak.



Het voorkeursalternatief



Het voorkeursalternatief: van Utrecht Centraal naar Westraven
Voor het eerste deel van de Merwedelijn, tussen Utrecht Centraal en Westraven, is een (voorlopig) voorkeursalternatief bepaald, waarover nu besluitvorming plaatsvindt (zie het figuur links). Over dit deel is technisch en financieel duidelijkheid, en de gebiedsontwikkelingen in het stationsgebied vragen om tijdige keuzes.

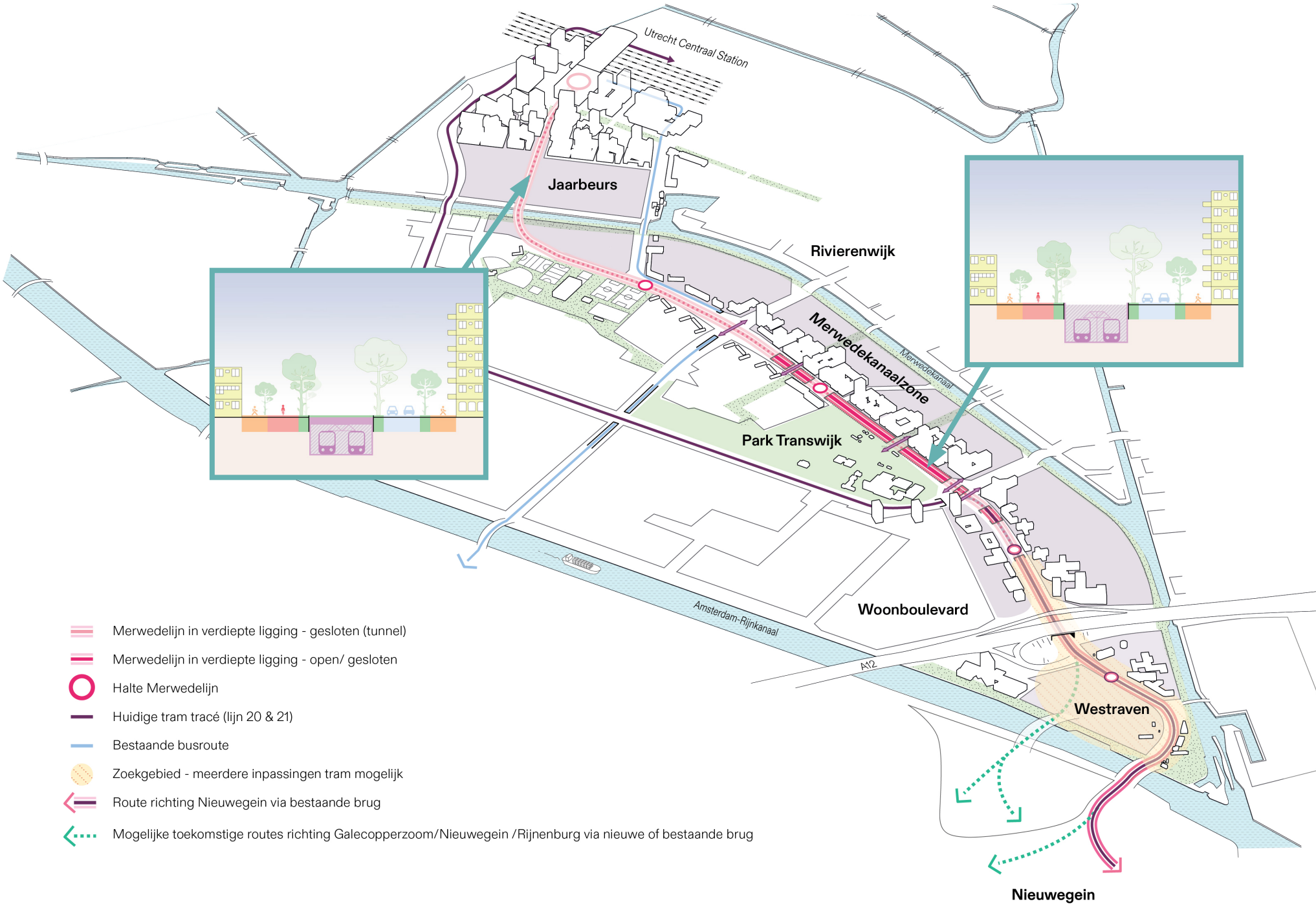
Rond Utrecht Centraal is het erg druk en wordt komende jaren nog drukker. Hier komen dagelijks veel reizigersstromen samen en vindt veel gebiedsontwikkeling (nieuwe woningen en werklocaties) plaats. Uitstel van keuzes zou hier leiden tot toenemende knelpunten en het risico dat toekomstige ontwikkelingen elkaar in de weg gaan zitten. Tijdige besluitvorming is daarom noodzakelijk om de verstedelijking rond het station en in Utrecht Zuidwest mogelijk te blijven maken.

Tweede deel Merwedelijn: noodzakelijk, maar nog geen keuze/ besluit
Voor het vervolg van de Merwedelijn vanaf Westraven, richting Nieuwegein en een mogelijke doortrekking naar Rijnenburg, bestaan nog verschillende varianten en uitzoekvragen. Ook is voor dit deel de financiering nog niet rond. Over dit vervolgtraject wordt in deze fase dan ook nog geen keuze gemaakt. Daarvoor is nog extra onderzoek nodig, bijvoorbeeld naar het gebruik van de bestaande trambrug of een nieuwe trambrug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Ook zijn er nog technische vragen.
Rijk en regio hebben afgesproken zich hier samen voor in te zetten.

Er zijn nog twee tracés richting Nieuwegein mogelijk. Een via de bestaande brug over het Amsterdam-Rijnkanaal en het huidige tracé. De woningbouwontwikkeling in Galecopperzoom kan met een los takje worden ontsloten. Deze kan op termijn doorgetrokken worden naar Rijnenburg.

Het andere tracé via een nieuwe brug. Deze heeft ook een nieuw tracé aan de Nieuwegeinse kant via de Galecopperzoom en west kant van Blokhoeve. Deze kan ook naar Rijnenburg worden verlengd.




Utrecht Centraal Station
Jaarbeurs
Rivierenwijk
Merwedekanaalzone
Merwedekanaal
Park Transwijk
Woonboulevard
Amsterdam-Rijnkanaal
A12
Westraven
Nieuwegein
Merwedelijn in verdiepte ligging - gesloten (tunnel)
Merwedelijn in verdiepte ligging - open/ gesloten
Halte Merwedelijn
Huidige tram tracé (lijn 20 & 21)
Bestaande busroute
Zoekgebied - meerdere inpassingen tram mogelijk
Route richting Nieuwegein via bestaande brug
Mogelijke toekomstige routes richting Galecopperzoom/Nieuwegein /Rijnenburg via nieuwe of bestaande brug

Het voorkeursalternatief van noord naar zuid
Het voorkeursalternatief is een snelle, verdiepte tramverbinding tussen Utrecht Centraal en Westraven. Het eerste deel (van het station tot het Anne Frankplein rijdt de tram in een tunnel (gesloten verdiepte ligging). Ter hoogte van Utrecht Centraal loopt de tunnel onder de Jaarbeursboulevard door richting het Anne Frankplein. Dit past tussen de bebouwing bij Wonderwoods, de Galaxy Tower, de nieuwe bouwblokken van Beurskwartier en de hallen van de Jaarbeurs, maar vereist wel sloop/herbouw van de verbindingsgebouwen tussen de hallen in. Het Merwedekanaal wordt vervolgens doorkruist ter hoogte van de huidige Expobrug van Jaarbeurs. Bij het tracé op het Jaarbeursterrein is er een relatie met de inhoud en het tempo van de herontwikkelingsplannen van Jaarbeurs zelf. Dit wordt in de planuitwerkingsfase verder afgestemd.

Na het Anne Frankplein vervangt de tram in een verdiepte ligging de huidige busbaan op de Europalaan tot aan Europaplein. Langs de Europalaan-Zuid tot aan de passage met de A12 bij Westraven ligt de verdiepte ligging in het midden van de weg tussen de rijrichtingen in. Hiervoor moet de verkeersstructuur aangepast worden. Deze verdiepte ligging is een open bak van 7 meter diep en 15 meter breed. Om kruisend verkeer (met name fietsers, voetgangers en bussen) mogelijk te maken zal op een aantal plaatsen de bak overdekt zijn, waardoor oversteken mogelijk wordt.

De verdiepte ligging is voor ongeveer 70% overdekt en voor ongeveer 30% open tussen Utrecht Centraal en de A12. Met deze combinatie van grotendeels tunnel en deels verdiepte open bak met oversteekmogelijkheden is een balans gevonden tussen kosten, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en maakbaarheid, passend bij een hoogstedelijke omgeving.

Na Westraven rijdt de Merwedelijn over het bestaande tramtracé verder naar Nieuwegein en IJsselstein en biedt op termijn ruimte voor een mogelijke doortrekking richting Rijnenburg via de bestaande of nieuwe brug.

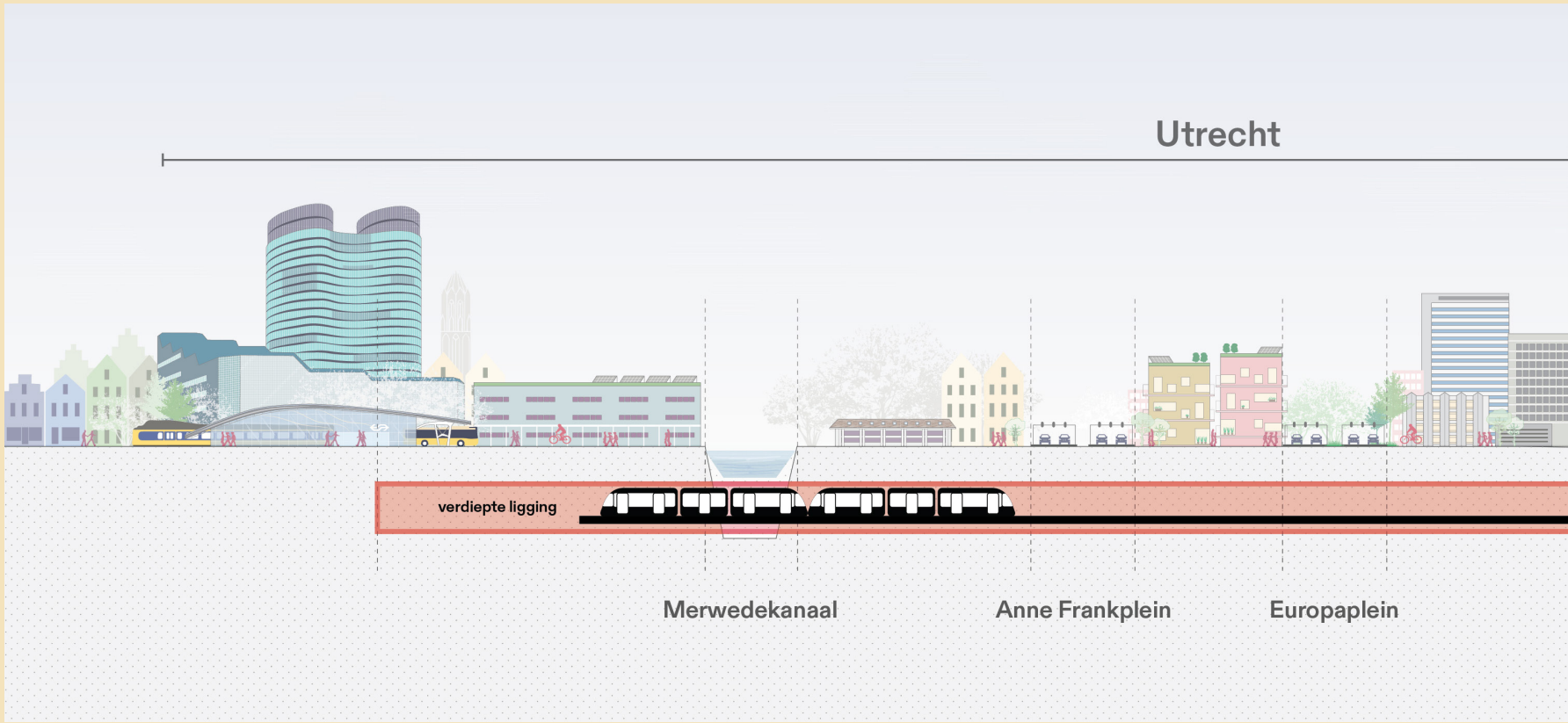
Haltes
Bij Utrecht Centraal komt een ondergrondse halte aan de Jaarbeurszijde, onder het Beatrixgebouw. Op deze halte kun je snel en comfortabel overstappen naar de trein, bus en andere tramverbindingen. De halte bij Utrecht Centraal is via het platform, de stationshal en ondergronds verbonden met het trein- en busstation. Om deze halte te kunnen bouwen moet het Beatrixgebouw deels of geheel gesloopt worden. Voor het Beatrixgebouw bestaan al langer ideeen voor herontwikkeling. In het vervolg van de planvorming worden deze ideeen samen met de inpassing van de halte verder uitgewerkt.

Tussen Utrecht Centraal en Westraven komen twee of drie ondergrondse haltes. Het precieze aantal hangt af het veiligheidsconcept (vluchtroutes als een tram ondergronds stil komt te staan), de uitwerking van verstedelijkingsplannen nabij het tracé en technische (on)mogelijkheden. Ook over de exacte locaties van haltes wordt op dit moment nog geen besluit genomen.

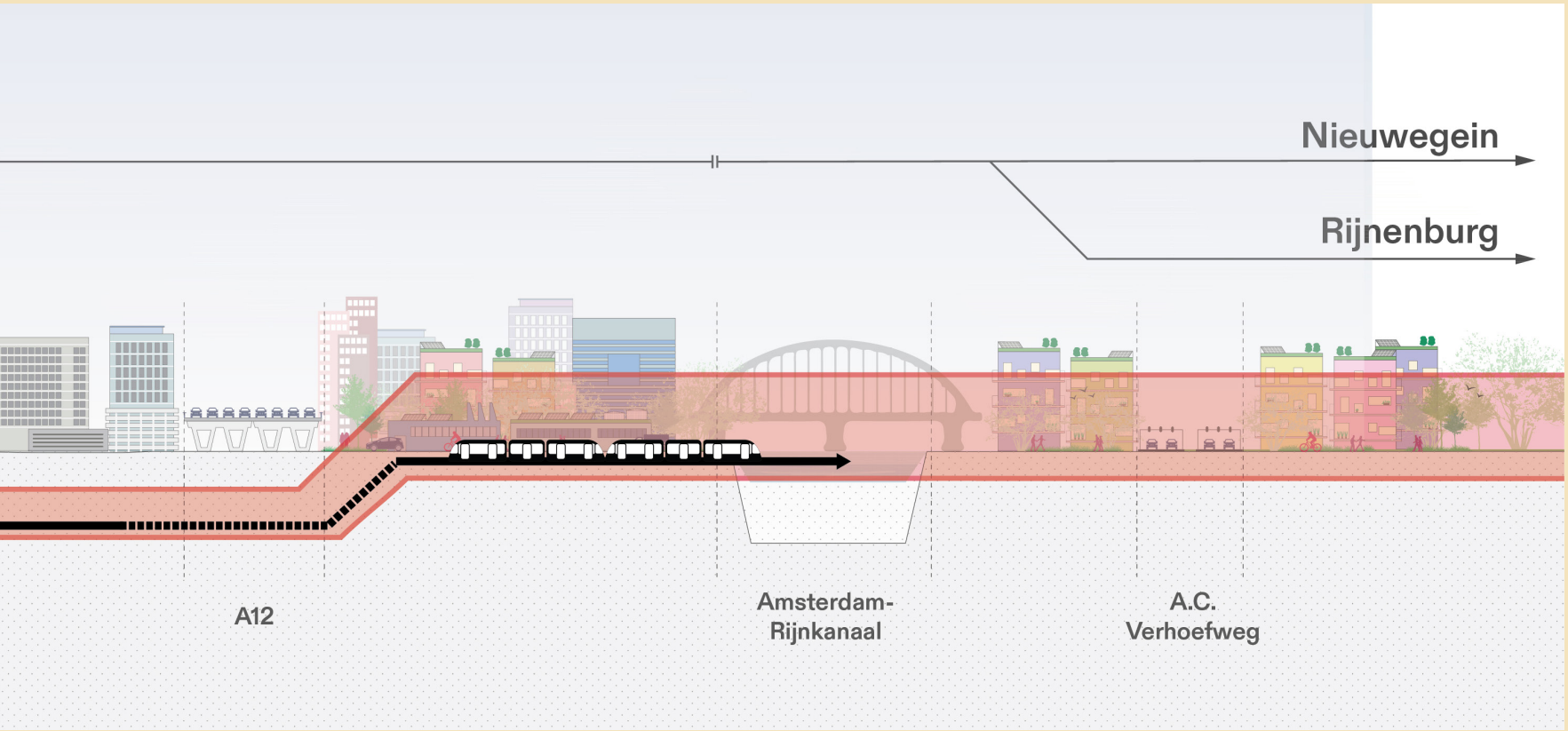
De eerste mogelijke halte ligt aan de Overste den Oudenlaan tussen Transwijk Noord en de Nieuwe Defensie. Vanaf daar volgt het tracé de Europalaan. De volgende mogelijke halte is onder de Europalaan tussen Transwijk Zuid en de Merwedekanaalzone (deelgebied 5). Verder naar het zuiden heeft de Merwedelijn nog een halte bij de huidige Woonboulevard en Merwedekanaalzone deelgebied 6. Deze haltes verbeteren de bereikbaarheid van zowel de bestaande als de toekomstige wijken.

Passage A12 en richting Nieuwegein en IJsselstein
In Westraven is de definitieve inpassing van de Merwedelijn nog niet bekend. Hiervoor zijn twee opties: of in verdiepte ligging of op straatniveau. Een ligging van de Merwedelijn op straatniveau is hier mogelijk bij de aanleg van een nieuwe brug via het Amsterdam-Rijnkanaal of het verwijderen van de op- en afritten van de snelweg. De uiteindelijke keuze heeft gevolgen voor de ligging en overstapfunctie van de halte Westraven en de ruimte voor gebiedsontwikkeling in Westraven en de Galecopperzoom.

Het VKA: straks reizen van Nieuwegein naar Utrecht Centraal
In Nieuwegein City zal de tramreiziger van de Merwedelijn gewoon kunnen instappen bij de nu al bestaande haltes, alleen zal de tram sneller op zijn bestemming zijn dan nu. Ter hoogte van Westraven en de A12 rijdt de tram verder in verdiepte ligging. De tram gaat sneller rijden en in plaats van wachten voor kruisingen, rijd je onder de overstekende fietsers door. Hierdoor weet je zeker dat je op tijd op je bestemming bent. Je passeert 1 (of 2) en ter hoogte van het Anne



Frankplein rijdt de tram de tunnel in. Na nog 1 halte kom je aan bij de eindhalte Utrecht Centraal (onder het Beatrixgebouw en Jaarbeurs-plein). Vanaf hier stappen reizigers gemakkelijk over op bus of trein via het platform of een looptunnel.



Wat levert het voorkeursalternatief op?
Hieronder een korte samenvatting van de effecten van het VKA. In het verkenningenrapport worden deze en de effecten van de andere onderzochte maatregelen (bijv. USP) uitgebreid beschreven.

Doelbereik van het VKA op de drie doelen van de verkenning

Het beter bereikbaar maken per OV van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein in 2030 en verder.
Met het voorkeursalternatief wordt het afgesproken woningbouwprogramma tot en met 2030 mogelijk gemaakt. In Utrecht Zuidwest en Nieuwegein gaat het om circa 25.500 woningen, waarvan ongeveer 75% deel direct afhankelijk is van een schaalsprong in het OV. Het voorkeursalternatief biedt hiervoor voldoende capaciteit en kwaliteit om hoogstedelijk en autoluw te ontwikkelen. Na 2030 ligt er een aanvullende woningbouwpotentie van circa 34.500 tot 44.500 woningen in Groot Merwede en Rijnenburg. Als de Merwedelijn wordt doorgetrokken naar Galecopperzoom en Rijnenburg zijn die woningen ook te ontwikkelen.

Het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal
Zonder maatregelen ontstaat overbelasting van het stationsgebied van Utrecht Centraal, doordat het aantal bussen niet verder kan groeien terwijl de vervoervraag blijft toenemen. Het voorkeursalternatief ontlast de busroutes naar Utrecht Centraal doordat reizigersstromen worden gebundeld op de Merwedelijn. Hierdoor voorkomen we busknelpunten op onder andere de Van Zijstweg, en verbetert de betrouwbaarheid van het stedelijk OV. Ook beperkt het VKA de groei van automobiliteit door een alternatief voor nieuwe en huidige inwoners te bieden.

Het beter bereikbaar maken per OV van werklocaties en USP
Voor Utrecht Zuidwest en het stationsgebied verbetert de Merwedelijn de bereikbaarheid van huidige werklocaties en maakt het mogelijk dat er nieuwe werklocaties ontwikkeld worden. Voor de maatregelen voor USP wordt op dit moment nog geen besluit genomen. Deze knelpunten worden daarom nog niet opgelost. Wel is er inmiddels zicht op een mogelijk maatregelenpakket.



Effecten voor de reiziger, stad en directe omgeving

Effect voor de reiziger: forse verbetering
- Er ontstaat een snelle en frequentere verbinding tussen Utrecht Centraal, Utrecht Zuidwest en Nieuwegein; de reistijd tussen Nieuwegein en Utrecht Centraal wordt verkort tot circa 15 minuten;
- In het voorkeursalternatief ervaren circa ruim 60.000 inwoners significante bereikbaarheidswinst; potentie bij doortrekking naar Galecopperzoom en realisatie van voorkeurspakket Oost+USP is een toename tot circa 160.000 inwoners (zowel nieuwe als bestaande inwoners);
- Voor circa 17.000 mensen verslechtert de OV-bereikbaarheid door extra overstappen (vanwege verdwijnen van directe busverbindingen); bij doortrekking naar Galecopperzoom en realisatie van voorkeurspakket oost daalt het aantal mensen met verslechterde bereikbaarheid tot minder dan 3.000.

Capaciteit en gebruik: voldoende capaciteit om de groei op te vangen
- In het voorkeursalternatief maken circa 37.000–39.000 reizigers per werkdag gebruik van de lijn; potentie bij doortrekking naar Galecopperzoom groeit dit tot ruim 41.000–42.000 instappers per werkdag;
- De grotere capaciteit zorgt ervoor dat ook later instappende reizigers voldoende plek hebben.

Betrouwbaarheid: vaker en op tijd
- De Merwedelijn verbetert de betrouwbaarheid van het OV. Doordat de lijn grotendeels ondergronds rijdt, is deze minder gevoelig voor verkeersdrukte en vertragingen dan busverbindingen;
- De overstap op Utrecht Centraal wordt sneller en de reizigersstromen worden beter gespreid.



Effecten voor andere reizigers, fietsers, voetgangers en automobilisten

- Door het afvangen van grote reizigersstromen wordt het stedelijke OV-systeem als geheel betrouwbaarder, hiervan profiteren alle OV-reizigers in de regio;
- Door minder bussen op straatniveau (o.a. bij Croeselaan) hoeven fietsers en voetgangers minder lang te wachten; oversteken wordt overzichtelijker en veiliger;
- De raad van state besloot in maart 2026 dat het Tracébesluit van de A27/ A12 Ring Utrecht niet uitgevoerd mag worden. Dit heeft weinig impact op het functioneren van de Merwedelijn.



Effecten voor de omgeving

- Waar de tram overkapt is, vermindert de barrièrewerking van infrastructuur en wordt de visuele hinder beperkt;
- Waar de tram open en verdiept ligt, neemt de barrierewerking toe en verslechtert de ruimtelijke kwaliteit met name door benodigde constructies, afschermingen en technische elementen.
- Waar de tram open en verdiept ligt, verslechtert dit de kwaliteit van de leefomgeving, met name door geluid en trillingen. Dit blijft binnen de normen, en is te beperken door maatregelen.
- Het verdwijnen van bussen en businfrastructuur op straatniveau biedt ruimte voor kwalitatief betere inrichting van de openbare ruimte en vergroot de veiligheid en betere oversteekbaarheid;



Effecten voor de omgeving – bouwfase: lokaal hinder tijdens de bouw

- De bouwperiode duurt ongeveer 10 jaar en gebeurt grotendeels via de open bouwmethode (bouw in open sleuven) met hinder rondom het bouwterrein;
- De bouw vindt gefaseerd plaats; hinder (geluid, trillingen en omrijden) verplaatst zich langs het tracé. Uitgangspunt is dat bestaande tramverbindingen zoveel mogelijk in dienst blijven;
- Voor de halte bij Utrecht Centraal moet het Beatrixgebouw aan het Jaarbeursplein gedeeltelijk of geheel worden gesloopt;
- Aandachtspunt voor de uitwerking zijn de circa 20 warmte-koudeopslagen (WKO) in het gebied die mogelijk geraakt worden.



Investeringskosten en exploitatie

- De investeringskosten bedragen €1,8 miljard (inclusief risicoreservering en testen van de lijn);
- De Merwedelijn heeft impact op beheer- en onderhoudskosten en de OV-exploitatie: een snelle tram is efficiënter dan extra bussen, dit beperkt de stijging van OV-exploitatiekosten door groei van stad en regio.

Het vervolg

Vervolg voor het VKA
Voor de Merwedelijn ligt nu de ontwerp Voorkeursbeslissing (inclusief de onderbouwende rapporten) ter inzage. Na afronding van de inspraakperiode en de beantwoording en eventuele verwerking van de zienswijzen, nemen Rijk en regio het definitieve Voorkeursbesluit genomen. De verschillende betrokken partijen (ministerie van I&W, ministerie van VRO, provincie Utrecht en de gemeenten Utrecht en Nieuwegein) stellen op basis daarvan een Bestuursovereenkomst (BOK) op. Hierin organiseren de partijen de samenwerking voor de volgende fase. Bijvoorbeeld door af te spreken hoe ze besluiten nemen en omgaan met risico's.

Hierna start de MIRT planning- en studiefase. In deze fase wordt het VKA technisch verder uitgewerkt. Het VKA geeft een richting op hoofdlijnen aan, maar hierbinnen moet nog veel worden uitgezocht en zijn nog vele keuzes te maken. In samenhang met de technische uitwerking kunnen omgevingspartijen (bewoners, belanghebbenden) meedenken over het ontwerp in een participatieproces. Ook wordt er een planologische procedure doorlopen en wordt de aanbesteding voor de realisatie voorbereid.

In de planning- en studiefase worden de volgende onderwerpen bijvoorbeeld uitgewerkt:
- Precieze ligging van het tracé
- Locatie, toegankelijkheid en vormgeving van de haltes
- Locatie en breedte van de dichte delen van de open bak
- Aanvullende maatregelen voor beperken van geluidshinder ter hoogte van de open bak

Daarnaast wordt het technisch ontwerp van het VKA uitgewerkt om de risico's beter in beeld te brengen en daarmee ook aanzienlijk te verminderen.

Het gaat hierbij onder andere om risico's voor de grondverwerving, mogelijke obstakels in de ondergrond (kabels & leidingen of archeologie), maar ook de al eerdergenoemde WKO's.

Vervolgonderzoeken Groot Merwede en Rijnenburg
Om de bouw van woningen in Groot Merwede en Rijnenburg mogelijk te maken is een breed pakket aan maatregelen nodig. Bijvoorbeeld voor bereikbaarheid (OV, weg en fiets), energie en voor een versterking van het natuur en waternetwerk. Gemeenten werken de plannen uit, bijvoorbeeld via gebiedsvisies. Rijk en regio werken een ontwikkelstrategie uit zodat aan alle voorwaarden voor grootschalige ontwikkeling voldaan kan worden.

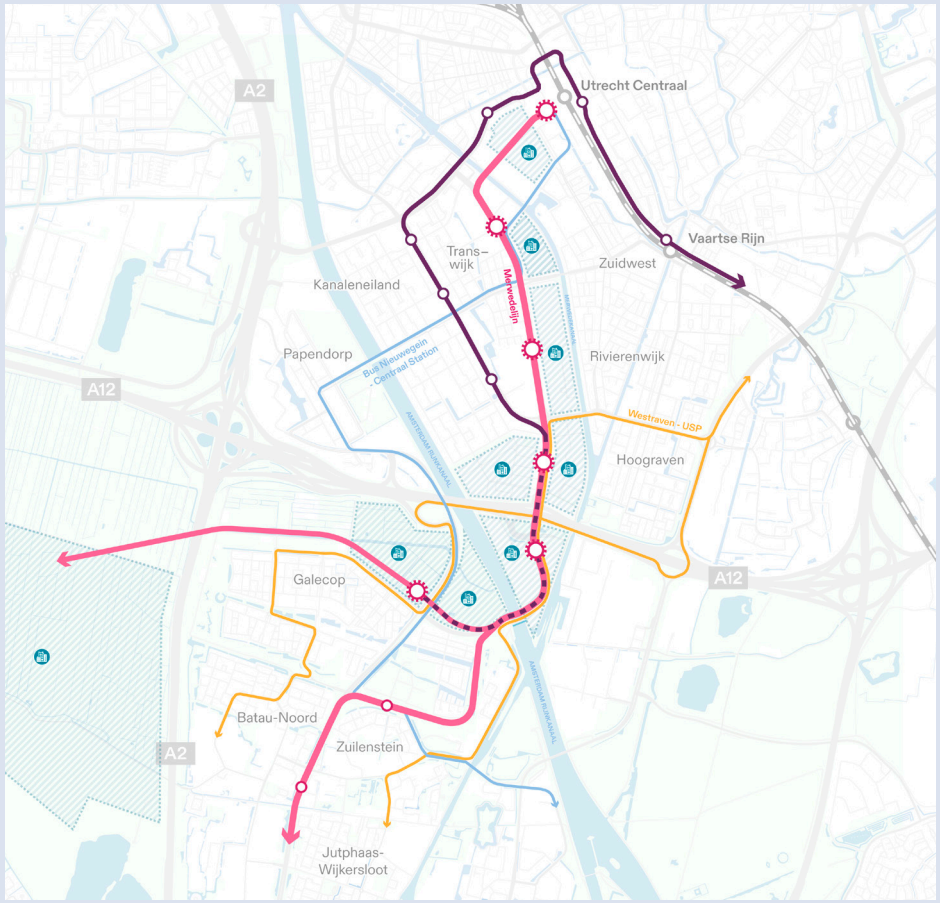
Vervolgstappen voor het 2e deel van de MWL
Voor het deel van de Merwedelijn tussen Westraven, de Galecopperzoom en Rijnenburg is het voornemen om een nieuwe MIRT-verkenning op te starten. Om ook voor dit deel van de route de voorkeursroute en -inpassing te bepalen en daarna verdere stappen te zetten richting uitvoering. Om een MIRT-verkenning op te starten is voldoende budget nodig. Dit budget is op dit moment nog niet beschikbaar.

Voor het deel van de Merwedelijn tussen Kanaleneiland-Zuid en Westraven, het zoekgebied in het huidige VKA, zijn twee toekomstige keuzes bepalend. Vooruitlopend op de nieuwe MIRT-verkenning starten Rijk en regio een onderzoek naar twee mogelijke maatregelen:
1. het passeren van het Amsterdam-Rijnkanaal (via een nieuwe trambrug of via de bestaande trambrug);
2. de effecten van behoud of weghalenvan de snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland.

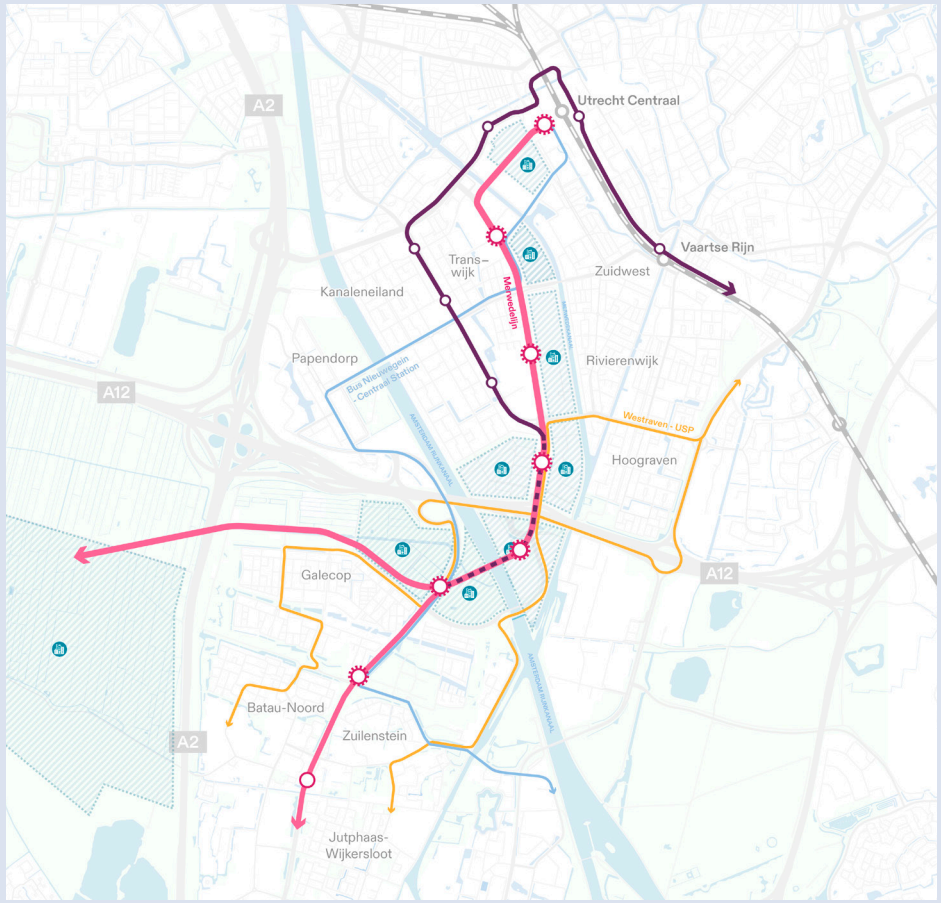
Uit onderzoek blijkt dat het wenselijk is om de snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland te verwijderen om de volledige verstedelijkingspotentie van Groot Merwede en Rijnenburg te benutten. Daarvoor is ook een nieuwe trambrug wenselijk.

Er is aanvullend onderzoek nodig om te bepalen wat dit betekent voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van bestaande woonwijken in Utrecht en Nieuwegein. Uit dat onderzoek moet blijken of de snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland kan worden verwijderd en onder welke voorwaarden.

Doortrekking van de Merwedelijn naar Galecopperzoom en Rijnenburg via bestaande brug



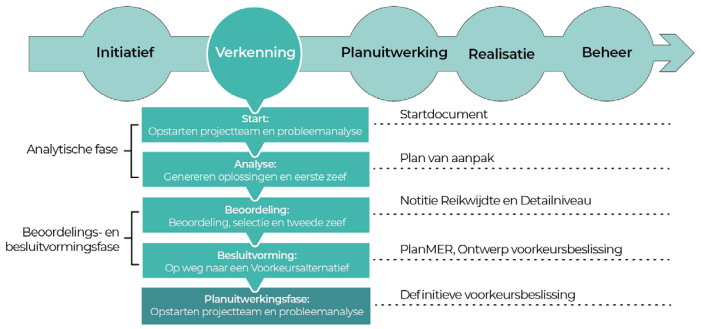
Doortrekking van de Merwedelijn naar Galecopperzoom en Rijnenburg via een nieuwe brug



Bijlage 1: Wat ging hieraan vooraf?

In dit hoofdstuk beschrijven we het proces van de MIRT-verkenning. Deze beschrijving is op hoofdlijnen. Meer informatie over specifieke resultaten staat in de eerder gepubliceerde rapportages (link website)

Voor het realiseren van grootschalige infrastructuurprojecten werken we in Nederland met de MIRT-systematiek (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). In onderstaand schema zijn de verschillende stappen binnen de MIRT-systematiek beschreven.



In de Verkenning (de huidige fase) is gekeken welke maatregelen het beste passen bij de doelstellingen. Het resultaat van de Verkenning is een door Rijk en regio vastgesteld pakket van maatregelen. Dit pakket heet het voorkeursalternatief (VKA). De beschrijving van dit pakket staat in de ontwerp voorkeursbeslissing. Na de inspraak en besluitvorming daarover is er een definitieve Voorkeursbeslissing. In de Voorkeursbeslissing staan de belangrijkste maatregelen en keuzes beschreven die verder uitgewerkt gaan worden. Voordat het project naar de volgende fase – de MIRT planning- en studiefase– kan, maken Rijk en regio afspraken over onder andere de financiering, exploitatie en onderlinge rolverdeling. Deze afspraken worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

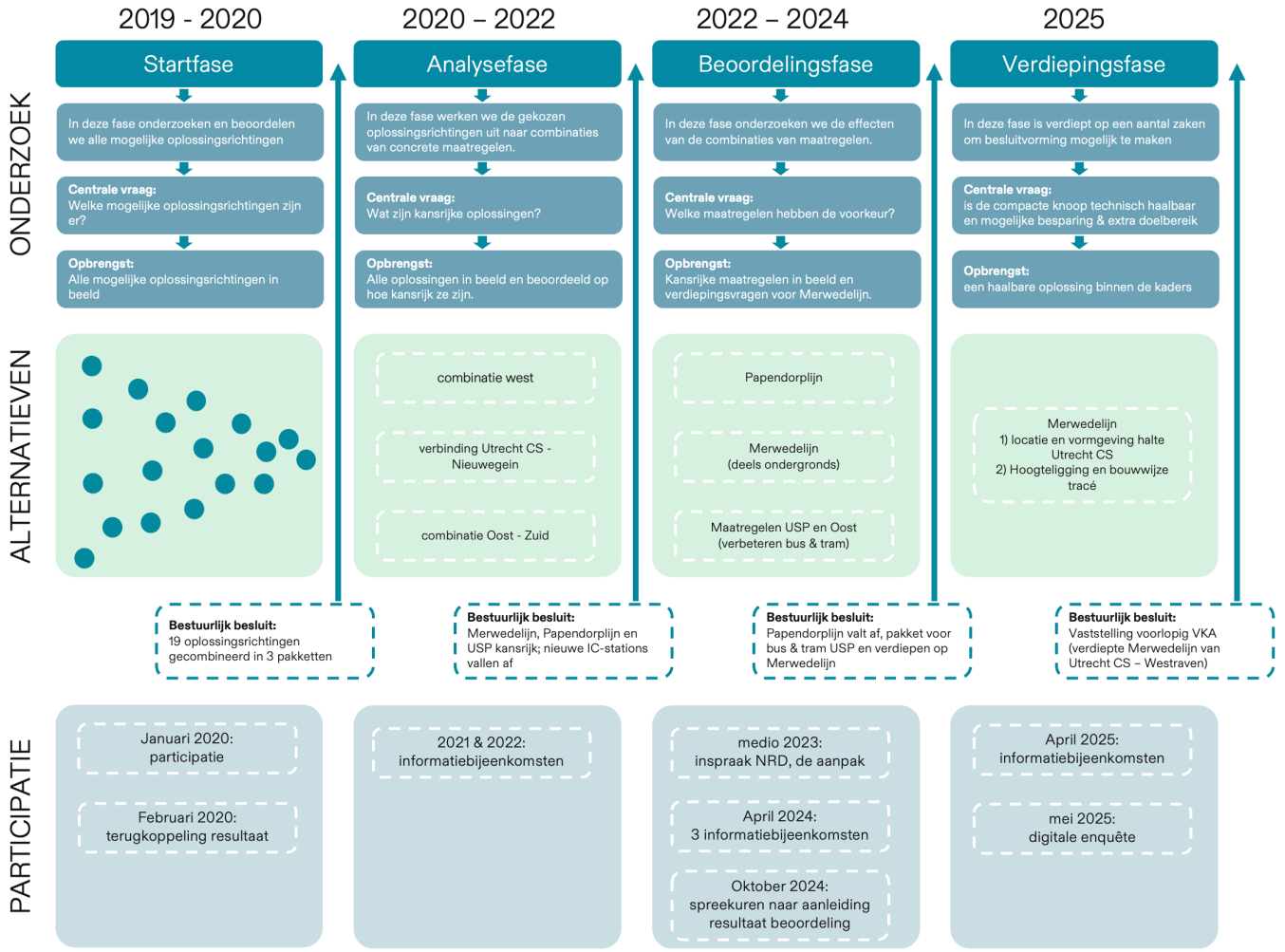
Proces MIRT-verkenning in het kort
In de Startfase onderzochten en beoordeelden we alle oplossingsrichtingen. In de Analysefase werkten we de meest kansrijke oplossingsrichtingen uit tot concrete oplossingen, die we samenbrengen in verschillende combinaties. Van deze combinaties van oplossingen hebben we de effecten uitgebreid onderzocht in de Beoordelingsfase, bijvoorbeeld door te kijken naar effectiviteit en impact op het milieu. Medio 2024 bleek dat het niet mogelijk was om met deze combinaties van oplossingen een voorlopig voorkeursalternatief vast te stellen dat binnen het gereserveerde bedrag bleef en voldeed aan de doelen (doelbereik) voor de Merwedelijn. Daarom is een verdiepingsfase gestart, specifiek gericht op de Merwedelijn.

Omgeving
In alle fasen is gecommuniceerd met de omgeving. In de startfase organiseerden we een aantal (online) bijeenkomsten voor bewoners en belangenorganisaties. Ook gaven mensen ideeën en aandachtspunten door via een online platform. Dit leidde tot aanvullingen op de kansrijke oplossingsrichtingen.

In de analysefase werkten we deze oplossingsrichtingen uit tot concrete oplossingen. Om reacties te verzamelen, organiseerden we in 2022 en 2023 informatiebijeenkomsten en medio 2023 de zienswijze voor de NRD (de aanpak) en in november een extra informatiebijeenkomst voor inwoners van Nieuwegein. In april 2024 organiseerden we wederom een drietal informatiebijeenkomsten. In het najaar van 2024 hebben we een aantal spreekuren georganiseerd. In de verdiepingsfase hebben we in april 2025 informatiebijeenkomsten georganiseerd.

Belangrijke aandachtspunten vanuit de omgeving zijn:

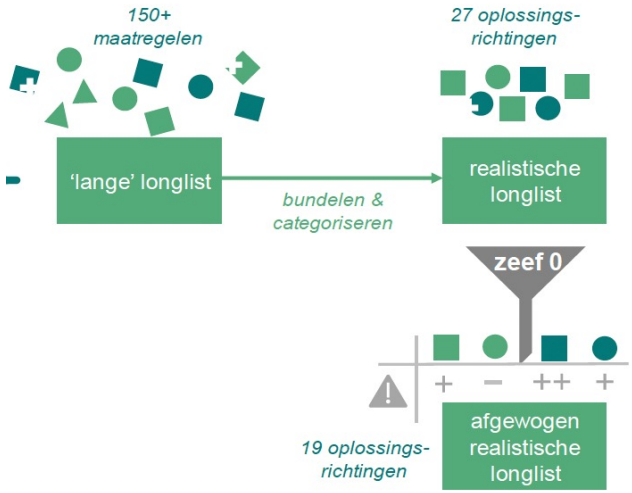
- Sociale veiligheid en toegankelijkheid haltes tunnel en onder viaduct
- Zorgen over geluidsoverlast
- Behoud openbare ruimte en groen, leefbaarheid stad
- Voorkeur voor ongelijkvloers kruisen i.v.m. verkeersveiligheid
- Behoud SUNIJ-lijn en zorgen over verdwijnen buslijnen
- Kosten-baten (te weinig inzicht in kosten)



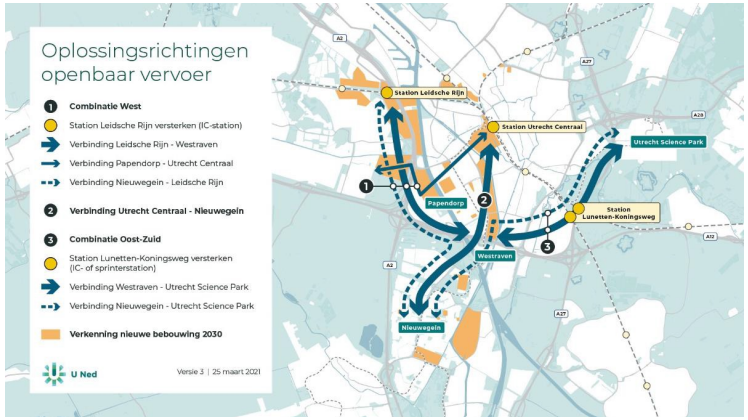
Samenvatting startfase
Bij aanvang van de verkenning waren 3 oplossingsrichtingen in kaart gebracht: 1) Een versterkt station Lunetten-Koningsweg, 2) een oost-west HOV-verbinding en 3) een (HOV-)ontsluiting gebiedsontwikkeling Nieuwegein en Utrecht Zuidwest. Dit vormt het startpunt voor deze fase.

Onderzochte maatregelen in deze fase
Er zijn in deze fase in totaal 153 mogelijke maatregelen en oplossingsrichtingen geïdentificeerd. De maatregelen zijn opgesplitst in de thema's: knooppunten (zoals stations, P+R of OV-hubs), verbindingen (vooral stads- en streekvervoer, spoor), andere modaliteiten (fiets en vervoer over water), wonen (programmering nabij OV-hubs en stations) en overig (=maatregelen die niet direct in eerdergenoemde thema's passen). Hieruit zijn 19 oplossingsrichtingen naar voren gekomen als mogelijk kansrijk voor de doelen van de MIRT Verkenning (zie schema hiernaast).

Resultaat
Het afwegen heeft geleid tot **drie combinaties van oplossingsrichtingen**, *als weergegeven in de afbeelding hiernaast:*
1. *- combinatie OV-verbindingen en knopen Oost - Zuid;*
2. *- combinatie OV-verbindingen en knopen West;*
3. *- een snelle OV-verbinding tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein.*



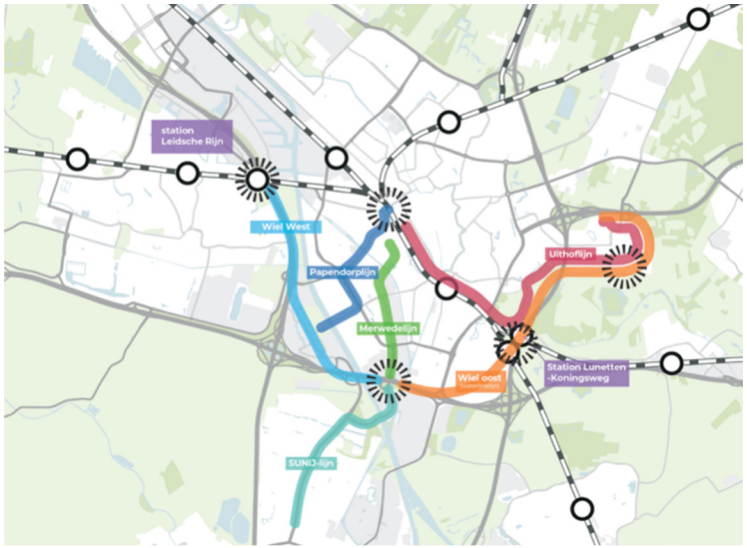
BO MIRT 2019: start MIRT-verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht
- De MIRT-verkenning kent de volgende opgaven (1) het beter bereikbaar maken van USP, (2) ontlasten van het verwacht NMCA-knelpunt Utrecht Centraal, (3) de ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties en (4) de bouw van extra woningen. Met de verkenning wordt een stap gezet in de realisatie van een OV-ring Utrecht.
- Een aantal oplossingsrichtingen wordt verkend:
  - Een versterkt station Lunetten-Koningsweg.
  - Een oost-west HOV-verbinding.
  - (HOV-) Ontsluiting en gebiedsontwikkeling Nieuwegein en Utrecht Zuid-West.



Samenvatting analysefase

Onderzochte maatregelen in deze fase
De drie combinaties van oplossingsrichtingen zijn vertaald naar 6 lijnen. Om de maatregelen goed te kunnen beoordelen zijn er 10 mogelijke maatregelenpakketten gemaakt. Met verschillende types openbaar vervoer, zoals bus of tram. Met mogelijke routes die ze rijden en haltes waar ze stoppen. Of treinstations voor Sprinters of Intercity's. Om te zien welke maatregelen we in jouw directe leefomgeving onderzoeken hebben we ze ingedeeld op 6 lijnen:

- Merwedelijn
- SUNIJ-lijn
- Waterlinielijn
- Papendorplijn
- Wiel West met station Lunetten Koningsweg
- Uithoflijn



Bevindingen
De belangrijkste bevinding van de analysefase van de MIRT-verkenning is dat de onderzochte maatregelen een schaalsprong in het OV-systeem mogelijk maken en tegelijkertijd de draaischijf¬functie van Ring en Utrecht Centraal waarborgen. Daarnaast zijn de volgende conclusies getrokken:

- Een **(deels) ondergrondse Merwedelijn draagt het meest bij aan het oplossen van de woningbouwopgave en knelpunten en is toekomstvast.**
- Een maaiveldverbinding voor de Merwedelijn is niet toekomstvast (transitie & woningbouw richting 2040 niet mogelijk) en kent forse nadelen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid.
- De **Papendorplijn** draagt minder bij aan de opgave, maar maakt aan de westkant van de stad de OV bereikbaarheid beter, levert een extra impuls voor een **mobiliteitshub XL** in Papendorp en zorgt voor toekomstvastheid.
- **Nieuwe IC-stations zijn te omvangrijk voor de scope van dit project** vooral vanwege impact op het landelijk treinsysteem. Daarover kan in deze verkenning niet besloten worden. Lunetten-Koningsweg biedt wel veel kansen voor de regio en heeft potentie om in andere trajecten op door te studeren.
- **Frequentieverhoging op de Uithoflijn, bussen via de Waterlinieweg en een tweede busbaan op het USP** zorgen voor betere bereikbaarheid USP en het wegnemen van knelpunten.

Resultaat

- **Aan het einde van de analysefase** is het volgende besloten: In de volgende fase doorstuderen op de **ondergrondse Merwedelijn** plus opties voor kostenoptimalisaties (zoals gedeeltelijk bovengronds).
- **Papendorplijn** in samenhang met de Merwedelijn meenemen in zeef 2.
- **In zeef 2** doorstuderen op de bereikbaarheid van USP: **busbaanopties via de Waterlinieweg en USP & frequentieverhoging Uithoftram.**
- **Nieuwe stations niet verder onderzoeken** binnen de MIRT verkenning.

BO MIRT 2022: van analyse- naar beoordelingsfase

- Rijk en regio nemen kennis van de resultaten van de analysefase van de MIRT Verkenning OV en Wonen. Geconstateerd is dat:
  - Het binnen de scope van deze MIRT-verkenning niet kansrijk is nieuwe stations in combinatie met 'zwaardere' OV-verbindingen verder te onderzoeken.
  - Voor een toekomstvast mobiliteitssysteem een systeemsprong noodzakelijk is met een Merwedelijn van Utrecht Centraal naar Nieuwegein. Een (deels) ondergrondse Merwedelijn draagt het meest bij aan het oplossen van de woningbouwopgave in dit gebied.
- Voor het bereiken van de drie doelstellingen besluiten Rijk en regio in de vervolgfase (zeef 2) van de MIRT-verkenning OV en Wonen door te studeren op de geïdentificeerde kansrijke oplossingsrichtingen: de (deels) ondergrondse Merwedelijn, Papendorplijn in samenhang met de huidige SUNIJ-lijn, busbaanopties via de Waterlinieweg en Utrecht Science Park (USP) en de frequentieverhoging van tramlijn 22 (de Uithoftram).

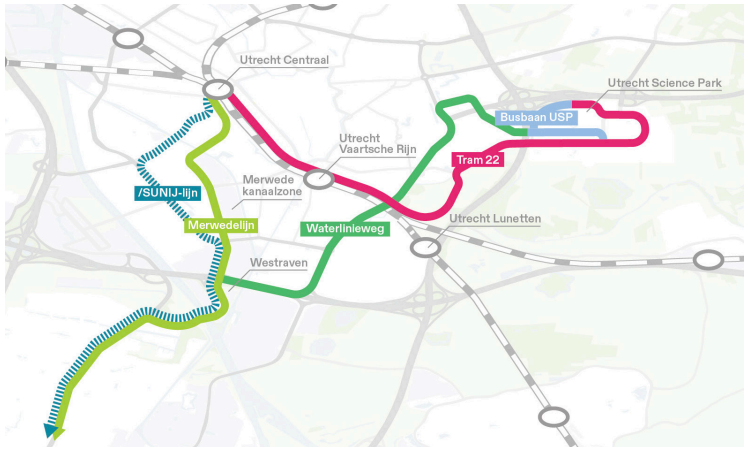
Samenvatting beoordelingsfase

Deze fase is gericht op het in beeld brengen van het oplossend vermogen en de effecten van de mogelijke oplossingsrichtingen.

Onderzochte maatregelen in deze fase

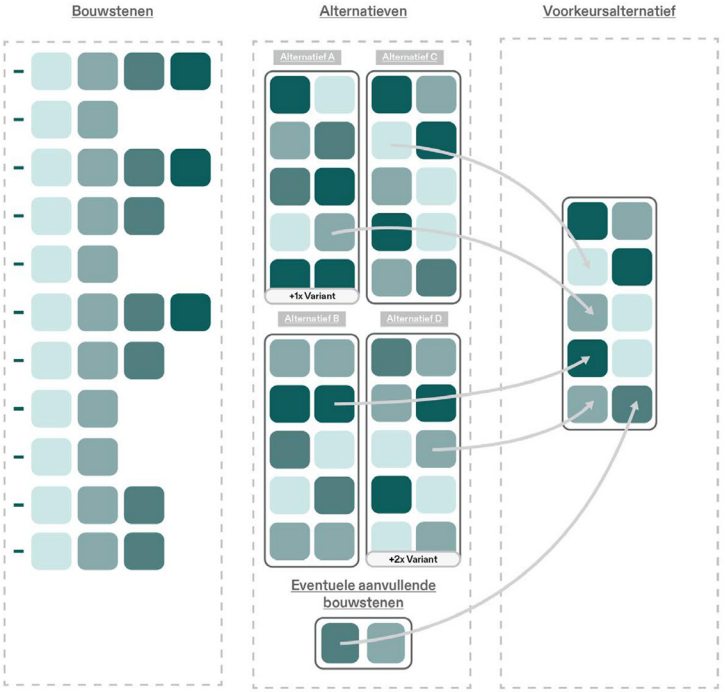
In de beoordeling wordt momenteel doorgestudeerd op 5 maatregelen. De 5 maatregelen zijn:

1. *Een (deels) ondergrondse Merwedelijn*
2. *De Papendorplijn/SUNIJ-lijn*
3. *Busbaanopties via de Waterlinieweg*
4. *Een frequentieverhoging van Tram 22*
5. *Busbaanopties binnen het USP*



Voor elke maatregel zijn er verschillende invullingen onderzocht, die bouwstenen worden genoemd. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de lengte van de ondergrondse Merwedelijn, het aantal haltes op de Merwedelijn, wel/geen Papendorplijn of de route van de busbaan in het USP.

Er zijn vier alternatieven samengesteld uit de verschillende bouwstenen van de 5 maatregelen. Elk alternatief beoogt een aantrekkelijke en goed functionerende OV-structuur in Utrecht met ruimtelijke en stedelijke kwaliteit.



4 alternatieven zijn onderzocht. Deze bestaan uit verschillende bouwstenen. Door de alternatieven te onderzoeken vinden we uit welke bouwstenen goed en minder goed werken. Uiteindelijk stellen we uit de bouwstenen een voorkeursalternatief samen.

Bevindingen
De Merwedelijn is een aantrekkelijk en hoogwaardig OV-alternatief met dagelijks 50.000 – 60.000 OV-reizigers. De Merwedelijn kan in het drukste uur ca. 56 bussen vervangen en zal deels ondergronds rijden. Hierdoor kunnen OV-reizigers, maar ook kruisende fietsers, voetgangers en noodzakelijk autoverkeer snel en comfortabel op hun bestemming komen. Hierdoor wordt het nationale treinknooppunt verder versterkt. Ook zorgt een ondergrondse tramverbinding ervoor dat de OV-reistijden korter worden.

Uitvoering Halte Utrecht Centraal en lengte tunnel
De compacte knoop is vanuit OV-kwaliteit de beste oplossing voor de halte Utrecht Centraal van de Merwedelijn. Een goede aansluiting en korte overstap van de Merwedelijn op andere lijnen op Utrecht Centraal zorgt voor een toekomstbestendig knooppunt. Naast een compacte knoop is de lengte van de tunnel bepalend voor het aantal toekomstige woningen in Groot Merwede en Rijnenburg. Om de toekomstige woningbouwambitie te kunnen faciliteren is een frequentie van 24x per uur nodig. Een frequentie van 24x per uur rijden is alleen mogelijk als het tracé tussen Utrecht Centraal en de kruising met de A12 ongelijkvloers is, omdat de tram en het overige verkeer elkaar anders te veel in de weg zitten.

Daarnaast blijft het Utrecht Science Park goed bereikbaar met het OV door (1) in tram 22 te intensiveren, (2) de busroute over de Waterlinieweg te verbeteren en (3) een mogelijke tweede HOV-as op het USP. Een combinatie van een frequentieverhoging van tram 22 en versterking van de bestaande busverbindingen is cruciaal om het groeiende aantal banen op het USP te ondersteunen en te voorkomen dat OV-reizigers overstappen op de auto. Door deze frequentieverhoging kunnen reizigers zich beter spreiden, wat de druk op de overstap bij Utrecht Centraal vermindert.

Omgeving
In algemene zin is er vanuit de participatie geen draagvlak voor maatregelen die het groen en/of anderszins de leefomgeving aantasten, voor geluidstoename zorgen, barrièrewerking versterken, langdurig voor hinder zorgen tijdens de bouw of de verkeersveiligheid verminderen. Er is een zorg bij inwoners van Nieuwegein dat de kwaliteit van de nieuwe OV-verbinding verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. Over de frequentieverhoging van tram 22 zijn de meningen verdeeld. De OV-reiziger en partijen op het USP wensen dat tram 22 zo snel mogelijk vaker gaat rijden. Daarentegen pleiten stakeholders die direct aan de tramlijn wonen ervoor eerst onderzoek te doen naar het huidige geluidsniveau van de tram voordat de frequentie wordt verhoogd.

Advies Q-team
(kwaliteitsteam gevraagd om te reflecteren)
Het Q-team advies benadrukt dat de MIRT-verkenning slechts als een (eerste) stukje van de puzzel moet worden gezien. Vanwege de kosten en de lange doorlooptijd van infrastructuurmaatregelen zal het geschetste eindbeeld zoals beschreven in de verstedelijkingsstrategie niet in één keer worden gerealiseerd. Het Q-team roept op om rekening te houden met toekomstige ambities bij de keuze voor de lengte van de tunnel. De ambitie om de Merwedelijn de drager te laten zijn van de stedelijke ontwikkeling voor de komende decennia, heeft consequenties voor keuzes nu.

Resultaat
Aan het einde van de beoordelingsfase is geconcludeerd dat er geen alternatief dat binnen het huidig beschikbare investeringsbudget valt én voldoende doelbereik heeft. De vier onderzochte alternatieven variëren sterk in kosten. Daarnaast is ook van een aantal cruciale bouwstenen van de Merwedelijn de maakbaarheid nog onzeker:

- De compacte knoop (inclusief transfertunnel) vraagt een verdieping om de technische uitvoerbaarheid en bouwrisico's beter in beeld te brengen.
- Er zijn nog verschillende vragen over de kruising met het Europaplein en de A12 en hoe het Amsterdam-Rijnkanaal gepasseerd kan worden met het tramtracé.
- Daarnaast zijn er nog vragen over mogelijke fasering in relatie tot de toekomstige woningbouw. Bijvoorbeeld hoe de Merwedelijn in de A12 zone en richting Rijnenbrug doorgetrokken kan worden.

Besloten is om bovenstaande zaken nog verder uit te zoeken in een aanvullende verdiepingsfase, omdat er nu nog geen besluit over een voorkeursalternatief genomen kan worden. Daarbij wordt al wel besloten dat:

- de Papendorplijn geen onderdeel uitmaakt van het VKA; het is logischer om deze als bus uit te voeren.
- Nadere (financiële) afspraken gemaakt moeten worden over het pakket aan OV-maatregelen voor het USP.

BO MIRT 2024: van beoordelings- naar verdiepingsfase

- Rijk en regio stellen voor de MIRT-verkenning OV en Wonen vast dat:
  - De MIRT-verkenning OV en Wonen op basis van de huidige inzichten nog geen voorkeursalternatief kan worden vastgesteld waarbij maakbaarheid, voldoende doelbereik en (financiële) randvoorwaarden bij elkaar komen.
  - Er voor de MIRT-verkenning OV en Wonen een verdiepingsfase wordt gedaan om besluitvorming over een (voorlopig) voorkeursalternatief tijdens het BO MIRT 2025 mogelijk te maken.
- De onderzochte Papendorplijn geen onderdeel gaat uitmaken van het Voorkeursalternatief van de MIRT-verkenning OV en Wonen.

Samenvatting beoordelingsfase
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 Centraal 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

Onderzochte maatregelen in deze fase
Er is gestart met een creatieve fase om mogelijke nieuwe inzichten of oplossingen te inventariseren, waarna er inhoudelijk is verdiept. Er zijn 4 varianten (geboorde tunnel, verdiepte ligging, viaduct en combinatie verdiepte ligging en viaduct, met verschillende haltes bij Utrecht Centraal) en een faseringsvariant onderzocht.

Er zijn uiteindelijk vijf varianten (4 volledige, 1 fasering) onderzocht. 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.

Maaiveldligging van de Merwedelijn
Er is in de verdieping nogmaals gekeken of een maaiveld-ligging van de Merwedelijn niet mogelijk was (vanuit de zoektocht naar besparingen). De conclusie was dat het (zo-als ook in de analysefase was geconcludeerd) niet mogelijk is om gelijkvloers een aantal grote kruispunten te passeren in combinatie met de gewenste frequentie van de Merwe-delijn. De hoofdargumenten zijn: 1) de benodigde capaciteit op termijn is 24 trams/uur. Daardoor zal het kruisende fiets, bus en autoverkeer op meerdere plekken in de bestaande stad en de nieuw te ontwikkelen gebieden ongelijkvloers moet kruisen. Dit is kostbaar en ingrijpend. 2) Om aantrek-kelijke reistijden te realiseren, zeker vanuit Rijnenburg, zal de snelheid optimaal moeten zijn (70 km/u). Dat kan alleen op maaiveld als de Merwedelijn voorzien wordt van ingrjj-pende veiligheidsmaatregelen. Dit is onwenselijk omdat de Merwedelijn dan moeilijk oversteekbaar is voor voetgangers en fietsers.

Bevindingen
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.

Resultaat
Een voorlopige Voorkeursvariant: een Merwedelijn met een verdiepte ligging (zie hoofdstuk 3 voor een uitgebreide beschrijving)

BO MIRT 2026: voorlopig voorkeursalternatief

- Rijk en regio stellen voor de MIRT-verkenning OV en Wonen een voorlopig voorkeursalternatief (VKA) vast: een Merwedelijn met een verdiepte ligging (gegraven open-dicht bak).
- Ten aanzien van het voorlopig VKA gelden de volgende voorwaarden:
  - Realisatie, vóór 2035, van tenminste 10.000 extra woningen (aanvullend op de 25.500 woningen die zijn afgesproken in het BO MIRT 2022) in Groot Merwede.
  - De regio spant zich in om vanaf 2035 te starten met de ontwikkeling van Rijnenburg en bekijkt of eerdere placemaking mogelijk is.
- Rijk en regio onderschrijven de noodzaak van de OV-maatregelen (bus- en trammaatregelen) voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht-Oost (USP), onderdeel van de MIRT-verkenning. Rijk en regio spreken af:
  - In de eerste helft 2026 een keuze te maken of het pakket OV-maatregelen Oost/USP wordt mee-genomen in het proces van terinzagelegging van het voorlopig VKA. De regio maakt in afstemming met het Rijk daarvoor inzichtelijk wat de juridische implicaties zijn.
  - In het BO MIRT 2026 afspraken te maken over het vervolgtraject.

Van verdieping naar VKA
Om te komen tot een VKA is er een Verkenner (de heer Riedstra) gevraagd om een advies uit te brengen. In de periode van 1 juli tot en met 22 augustus 2025 is er gesproken met de inhoudelijke experts van de projectgroep, het team van strategische adviseurs, het directeurenoverleg, de bestuurders en andere betrokkenen. In twee ronden gesprekken met directeuren en bestuurders is een beeld gevormd van de manier waarop partijen in de opgave staan en waar de pijnpunten en kansen liggen.

Er is gebruik gemaakt van de op dit moment beschikbare en door alle partijen onderschreven informatie. Er is geen nieuwe informatie als gevolg van deze verkenning opgesteld en toegevoegd. Het team van experts heeft alle informatie uitstekend toegelicht. In overleg met de experts is een samenvattend overzicht van de kosten van verschillende varianten van de Merwedelijn opgesteld, dit is als basis gebruikt voor dit advies.

Voor de Merwedelijn is het advies geweest dat de volgende stap richting de realisatie van de Merwedelijn gezet kan worden. Er liggen voldoende onderzoeksresultaten om een voorkeursalternatief te bepalen. De verschillende alternatieven die zijn onderzocht hebben een door alle partijen onderschreven voorkeur voor een (deels) ondergrondse uitvoering van de Merwedelijn opgeleverd. Daarmee vallen een maaiveld en +1 alternatief af.

Colofon

Samenvatting MIRT-verkenning OV & Wonen

mei 2026

Opdrachtgevers:

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Provincie Utrecht

Gemeente Utrecht

Gemeente Nieuwegein

Opgesteld en opgemaakt door Studio Bereikbaar



Samenvatting

mei 2026

U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Nieuwegein

Gemeente Utrecht

provincie :: Utrecht

STUDIO BEREIKBAAR