Bundel van de Commissie Stad en Ruimte van 18 maart 2021

1 Opening

2 Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

3 Raadsvoorstel Aanpassing gebiedsindeling Zuidwest (Lingestraat e.o.) voor procedure invoering betaald parkeren

Aanvang:10.00 uur; DIGITAAL
Indicatie behandeltijd: 45 min.
Beleidsveld: Mobiliteit - wethouder Van Hooijdonk
Met het vaststellen van de aangepaste gebiedsindeling Zuidwest voor de procedure invoering betaald parkeren wordt tegemoetkomen aan de wens van bewoners uit de Lingestraat en omgeving. Na het aanpassen van het gebied wordt de procedure invoering betaald parkeren opgestart in een kleiner deel van Rivierenwijk en kan de parkeeroverlast aangepakt worden waar deze wordt ervaren.

Dossier 1552 voorblad

Raadsvoorstel Aanpassing gebiedsindeling Zuidwest (Lingestraat e.o.) voor procedure invoering betaald parkeren.docx

Gebiedsindeling Zuidwest ter besluitvorming gemeenteraad.pdf

Aanpassing gebied Lingestraat e.o. voor procedure IBP - wijzigingen zichtbaar.docx

4 Raadsbrief Bouwenvelop Johan Wagenaarkade 1 – 10bis

Indicatieve aanvang: 10.50 uur; DIGITAAL
Indicatie behandeltijd: 30 min.
Beleidsveld: Ruimtelijke Ontwikkeling - wethouder Verschuure
Geagendeerd door Jantine Zwinkels (CDA)
De CDA-fractie heeft eerder schriftelijke vragen gesteld over de Johan Wagenaarkade 1-10, samen met PvdA. Dit heeft tot een aantal inhoudelijke antwoorden geleid en enkele wijzigingen in de toekomstige verkeerssituatie, en een bespreking in de commissie S&R op 7 januari, maar bewoners zijn nog steeds zeer ongerust over dit plan van het college. Ze zijn verbaasd dat de gemeente in iedere fase van het project aan hun petitie voorbij gaat, en eventuele aanpassingen van het plan onbespreekbaar maakt.
Er zijn een paar nieuwe ontwikkelingen die aanleiding zijn voor de CDA fractie om de bouwplannen voor de Johan Wagenaarkade 1- 10 opnieuw te agenderen.
Allereerst maakt de inmiddels verschenen bouwenvelop duidelijk dat er deels bestaand groen wordt weggehaald, terwijl op de nieuwe plek er helemaal geen behoefte is aan extra groen. Volgens de bouwenvelop zou er meer groen komen, maar daarbij is het weghalen van bestaand groen (in de semipublieke ruimte) aan de achterzijde van het plangebied niet meegenomen. Verder heeft de fractie vernomen dat ter plaatse momenteel de sloop van de betreffende woningen al wordt voorbereid, terwijl de Omgevingsvergunning nog niet is afgegeven. Sterker nog; de bestemmingsplan procedure is nog niet opgestart / afgerond. De zorg is extra omdat de woningen onderdeel zijn van de 'driehoek van Berlage'. Er wordt onterecht afscheid genomen van een aanzienlijk stuk cultureel erfgoed waarvan nota bene vorig jaar nog dezelfde woningen aan het Hendrika van Tussenbroekplantsoen zijn opgeknapt.
Het geheel maakt onderdeel uit van de wederopbouwwijk Halve Maan die samen met 30 andere gebieden door de Rijksdienst van Cultureel Erfgoed is aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol. Het betreft immers ook een cultuurhistorisch aanzicht van de wijk, dat vraagt om een zorgvuldige en transparante afweging waar ook de gemeenteraad zich over moet kunnen uitspreken. Onomkeerbare stappen in de sloop moeten nu in ieder geval voorkomen worden, voordat de gemeenteraad zich heeft kunnen uitspreken over een voorstel van een bestemmingsplan.

Dossier 1699 voorblad

Raadsbrief bouwenvelop Johan Wagenaarkade 1-10bis.pdf

Bouwenvelop Johan Wagenaarkade 1-10 bis.pdf

Reactienota bouwenvelop Johan Wagenaarkade.pdf

5 Raadsbrief Visie biomassagebruik

Indicatieve aanvang: 13.30 uur; DIGITAAL
Indicatie behandeltijd: 105 min.
Beleidsveld: Energie, Milieu en Ruimtelijke Ontwikkeling - wethouders Van Hooijdonk, Eerenberg en Verschuure
Geagendeerd door M. van Heuven (Partij voor de Dieren), C. Bos (Stadsbelang Utrecht), H. van Deún (PVV), T. Sturkenboom (Student & Starter) met steun van de VVD- en PvdA-fractie.
Agendering deel 1: Wenselijkheid biomassa in Utrecht
De agenderende fracties willen met andere fracties en met het college in debat over de wenselijkheid van (houtige) biomassa als energievorm in Utrecht. Ze willen de mogelijkheden bespreken om binnen bestemmingsplannen en vigerende regelgeving criteria op te nemen waarmee nieuwe vergunningen geweigerd kunnen worden. Ook willen ze ingaan op de communicatie, en bijvoorbeeld bespreken hoe de gemeente actief gaat uitdragen dat nieuwe aanvragen voor te vestigen houtige biomassacentrales niet welkom zijn. In het debat bespreken de fracties ook de inhoud van de raadsbrief 'Monitoring BioWarmte Installatie Eneco'(19 januari 2021). De fracties vinden de aangeleverde informatie over de uitstoot en de herkomst van de biomassa te summier en voeren hierover graag het debat met andere fracties en het college met als doel dat de raad beter geïnformeerd wordt en dat vervuiling waar mogelijk afneemt. Ook de fracties van VVD en PvdA gaan over dit onderwerp graag het debat aan.
Agendering deel 2: Kwaliteitsverklaring stadsverwarming
Onderwerp agendering: SV 66/2018 en SV 240/2020 én het onderzoek 'Woonlasten EMG-verklaring Eneco' verricht door Bouwfysisch Adviesbureau Zorn
De kwaliteitsverklaring (ook wel EMG-verklaring) is een instrument dat een waarde verbindt aan de efficiëntie van stadsverwarming. Omdat de kwaliteitsverklaring die Eneco gebruikt relatief hoog is, én omdat het college zegt dat ze die verklaring niet kan weigeren, worden gebouwen die aangesloten worden op stadsverwarming automatisch behoorlijk duurzaam gerekend. Daardoor hoeven er minder aanvullende duurzaamheidsmaatregelen genomen te worden.
Na de Schriftelijke Vragen van de agenderede fracties zijn de effecten van de kwaliteitsverklaring onderzocht door Bouwfysisch Adviesbureau Zorn. Dit onderzoek toont bij doorberekening van drie soorten woningen, met en zonder kwaliteitsverklaring, dat voor woningen met kwaliteitsverklaring minder aanvullende duurzaamheidsmaartegelen getroffen hoeven te worden en dat Utrechtse gebruikers op kosten gejaagd worden. Oftewel: het accepteren van de verklaring is niet duurzaam, maar wel duur. Het onderzoek bevat ook jurisprudentie over het niet accepteren van de verklaring door Nieuwegein.
Via genoemde sets Schriftelijke Vragen probeerden de fracties het college het inzicht te geven dat a) de verklaring te hoog is, en dat b) de verklaring niet geaccepteerd hoeft te worden. In het debat willen de fracties verder ingaan op de beantwoording van de schriftelijke vragen door het college. Daarbij willen de fracties in debat met andere fracties en het college, met als doel dat ook Utrecht de verklaring niet meer accepteert. Ook de fracties van VVD en PvdA gaan over dit onderwerp graag het debat aan.

Dossier 1655 voorblad

Raadsbrief Visie biomassagebruik in Utrecht.pdf

5.1 Moties M292/2019, M300/2019, M442/2020

M292 - 2019 Geen biomassa in de RES .pdf

M300 - 2019 Biomassa in RES.pdf

M442 - 2020 Geen vergunningen meer voor biomassacentrales.pdf

5.2 Beantwoording SV 2020 nr. 281 - Biomassa asfaltcentrale Lage Weide

Dossier 1656 voorblad

SV 281 2020 Biomassa asfaltcentrale Lage Weide.pdf

5.3 Beantwoording SV 2018 nr. 66 - Rekenen met de forfaitaire waarde voor stadsverwarming.

Dossier 1657 voorblad

SV 2018 nr. 66 Rekenen met de forfaitaire waarde voor stadsverwarming.pdf

5.4 Beantwoording SV 2020 nr. 240 - Biomassa en kwaliteitsverklaring Stadsverwarming

Dossier 1658 voorblad

SV 2020 nr 240 over Biomassa en kwaliteitsverklaring Stadsverwarming.pdf

5.5 Onderzoek naar woonlasten stadswarmte vs warmtepomp met de nieuwe BENG-eisen

20210216 WoonlastenEMGverklaringEneco Zorn.pdf

6 Raadsvoorstel Toekomst parkeergarage Springweg

Indicatieve aanvang: 15.20 uur; FYSIEK
Indicatie behandeltijd: 150 min.
Beleidsveld: Grondzaken, Ruimtelijke ontwikkeling en Mobiliteit - wethouders Diepeveen, Verschuure en Van Hooijdonk
De parkeergarage Springweg is in gemeentelijk eigendom, maar voor exploitatie in erfpacht uitgegeven aan het bedrijf Klépierre. Het contract daarvoor loopt in 2022 af. Het college stelt voor vanaf mei 2022 de exploitatie voor twee jaar opnieuw in handen te geven van Klépierre. Daarna zou dan de gemeente de exploitatie voor 4 jaar in eigen beheer nemen, om vervolgens na mei 2028 de garage te slopen. Het college stelt verder voor het exploitatieresultaat van de parkeergarage Springweg te koppelen aan het parkeervrij maken van de Oudegracht en het Janskerkhof. Een nader voorstel hiervoor komt dan terug bij de Voorjaarsnota.
Naast het raadsvoorstel wensen raadsleden een bespreking tijdens de commissie van de raadsbrief en het Intentiedocument, zodat ook tijdens de commissie een samenhang van bespreking ontstaat.

Dossier 939 voorblad

Raadsvoorstel Toekomst van parkeergarage Springweg.docx

Raadsbrief Ruimtelijke ontwikkelingen Strosteeg.docx

Indicatieve hoofdlijnenplanning Visie Strosteeg.pdf

RH-DHV Nut en noodzaak parkeergarage Springweg.pdf

Eindrapport Economische Impactanalyse Springweggarage Utrecht.pdf

Toekomst parkeergarage Springweg H1 t/m H7.pdf

6.1 Raadsbrief Toekomst garage Springweg

Dossier 1716 voorblad

Raadsbrief Toekomst garage Springweg (17 maart 2021).pdf

Bijlage 2 Memo RHDHV over parkeervrij maken wervengebied.pdf

Bijlage 3 Overzicht parkeergarages binnenstad met wachtlijsten.pdf

Bijlage 4 Autobezit binnenstad.pdf

Bijlage 7 Beantwoording technische vragen VVD inz toekomst garage Springweg (openbaar deel).pdf

Bijlage 8 Beantwoording technische vragen PvdD inz toekomst garage Springweg (openbaar deel).pdf

VERVALLEN Raadsbrief Toekomst garage Springweg.pdf

6.2 Beantwoording SV 2021, nr. 17 - Oog voor de impact van Bouwplan 18-36 Strosteeg op Haverstraat

Dossier 1719 voorblad

Beantwoording SV 2021 nr 17 over Oog voor impact Bouwplan 18 36 Strosteeg op Haverstraat.pdf

7 Raadsbrief Onderzoek toevoegen standplaatsen woonwagens

Indicatieve aanvang: 20.00 uur; DIGITAAL
Indicatieve behandeltijd: 75 min.
Beleidsveld: Wonen - wethouder Diepeveen
Geagendeerd door A.M. Podt (D66), H. Dekker-Abdulaziz (D66), P. Zwanenberg, (GroenLinks), T. Schipper (SP) en B. Isik (PvdA).
De fracties zijn benieuwd waarom het 1,5 jaar heeft geduurd om te komen tot een voorstel voor een onderzoek, terwijl dat in 2019 bij de woonvisie al toegezegd is. Daarnaast willen de fracties graag meer urgentie meegeven voor het onderzoek zelf, met een duidelijke deadline en duidelijk kaders. Tenslotte willen zij graag in debat over het voornemen om geen nieuwe locaties voor woonwagenstandplaatsen toe te voegen en over de betrokkenheid van veiligheid op dit dossier.

Dossier 1626 voorblad

Inventarisatie Woonwagenstandplaatsen 2019.pdf

Raadsbrief Onderzoek toevoegen standplaatsen woonwagens.pdf

8 Raadsbrief Startnotitie Islamitische begraafplaats

Indicatieve aanvang: 21.20 uur; DIGITAAL
Indicatie behandeltijd: 30 min.
Beleidsveld: Openbare Ruimte - wethouder Diepeveen
Geagendeerd door C. Bos (Stadsbelang Utrecht) en H. van Deún (PVV)
Motivering Stadbelang Utrecht: Islamitische begraafplaatsen in Utrecht hebben wat de fractie van Stadsbelang Utrecht betreft een regionale functie die verder gaat dan alleen de gemeente Utrecht. De fractie wil graag in debat met andere partijen over de diverse mogelijke locaties (de begraafplaatsen), de mogelijkheden op die locaties, het proces en de tevredenheid van de initiatiefnemers over het proces. Van BIBIN heeft ze vernomen dat ze erg ontevreden zijn over de interactie met de gemeente, graag vernemen ze van het college hoe het zo ver heeft kunnen komen. De fractie van Stadsbelang Utrecht wil de raad de mogelijkheid geven om op tijd bij te sturen in het proces van de mogelijke totstandkoming van een Islamitische begraafplaats.
Motivering PVV: Gezien het standpunt van de PVV over de islam heeft de fractie de commissie niet nodig om een mening te vormen. Wel wil de fractie van de PVV in debat over de interactie tussen de twee groepen die de kar willen trekken en de gemeente. Daarom steunt de PVV deze agendering voor de commissie.

Dossier 1715 voorblad

Raadsbrief Startnotitie Islamitische begraafplaats (januari 2021).pdf

Startnotitie Islamitische begraafplaats.pdf

BIJLAGE H Projectbrief en Intentieverklaringen SMUO en partners_Geredigeerd.pdf

BIJLAGE I Introductie en Ondernemersplan BIBIN_Geredigeerd.pdf

VERVALLEN Raadsbrief Startnotitie Islamitische begraafplaats (december 2020) (1).pdf

8.1 Beantwoording SV 2021 nr. 55 Startnotitie Islamitische begraafplaatsen

Dossier 1723 voorblad

Beantwoording SV 2021 nr 55 over Startnotitie Islamitische Begraafplaats.pdf

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1552
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	18 maart 2021
Agendapunt	3
Omschrijving	Raadsvoorstel Aanpassing gebiedsindeling Zuidwest (Lingestraat e.o.) voor procedure invoering betaald parkeren
ID	1602
Behandelend ambtenaar	Angela Ambagtsheer
Telefoon	06-14977417
E-mail	a.ambagtsheer@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Zuidwest
Thema	Verkeer, vervoer en waterstaat
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Gijs Corten/Mobiliteit/gijs.corten@utrecht.nl

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	9 maart 2021
Commissie Stad en Ruimte	**18 maart 2021**
Gemeenteraad	25 maart 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Aanpassing gebiedsindeling Zuidwest (Lingestraat e.o.) voor procedure invoering betaald parkeren

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Angela Ambagtsheer
Kenmerk	8295023
Vergaderdatum Raad	<volgt>
Geheim	Nee

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

1. De gebiedsindeling Zuidwest, Lingestraat e.o., voor de procedure invoeren betaald parkeren aan te passen zoals opgenomen in de bijlage Gebiedskaart Zuidwest.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Met het vaststellen van de aangepaste gebiedsindeling Zuidwest voor de procedure invoering betaald parkeren wordt tegemoetkomen aan de wens van bewoners uit de Lingestraat en omgeving. Na het aanpassen van het gebied wordt de procedure invoering betaald parkeren opgestart in een kleiner deel van Rivierenwijk en kan de parkeeroverlast aangepakt worden waar deze daadwerkelijk wordt ervaren.

Context

Aanleiding

Voor de zomer van 2020 heeft het college een handtekeningenlijst ontvangen van bewoners uit de Lingestraat waarin zij vragen om een oplossing voor de parkeerproblematiek. Zij hebben hierover ook contact gezocht met raadsfracties. Ook een aantal bewoners uit de Diezestraat hebben meegetekend. Daarnaast ontvangt de gemeente ook verzoeken uit de naastgelegen Maasstraat. Het college van B&W heeft toegezegd na de zomer, met de bewoners die hebben verzocht betaald parkeren in te voeren, in gesprek te gaan over de afbakening van het gebied Lingestraat en omgeving en de mogelijkheden van de procedure invoering betaald parkeren.

Het gesprek met de bewoners heeft plaatsgevonden op 23 november 2020. Het voorstel van bewoners voor de afbakening van het gebied is afgebeeld in bijlage 1 ‘voorstel bewoners voor afbakening gebied’. Het voorstel is getoetst aan de kaders van de procedure en op een goede zichtbaarheid en uitvoerbaarheid buiten op straat. Het is verstandig om het gebied aan te wijzen voor de procedure invoering betaald parkeren. Met de aanpassing van het gebied kan de parkeeroverlast aangepakt worden waar die daadwerkelijk wordt ervaren.

Proces

De gemeenteraad stelt in Utrecht gebieden vast waar de procedure invoering betaald parkeren kan worden opgestart als er sprake is van een hoge parkeerdruk. Het is gebruikelijk aanpassingen in gebieden voor de procedure invoering betaald parkeren voor te leggen via het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid (MPB), als onderdeel van het Meerjarenperspectief Ruimte (MPR). Bewoners uit de Lingestraat en omgeving geven aan erg veel parkeeroverlast te ervaren. Er vinden regelmatig scheldpartijen en vandalisme aan auto’s plaats. Ze willen snel een oplossing en vinden het reguliere besluitvormingsproces, via het MPB, voor aanpassingen in gebieden voor de procedure invoering betaald parkeren te lang duren. Op verzoek van bewoners wordt de voorgestelde aanpassing van het gebied voor de procedure invoering betaald parkeren eerder, met dit raadsvoorstel, voorgelegd.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

Voorafgaand aan de besluitvorming in de raadsvergadering van 16 juli jl. over de indeling van gebieden voor de procedure invoering betaald parkeren, is de gemeenteraad door het college van B&W per brief geïnformeerd over het initiatief van bewoners uit de Lingestraat.

Het college van B&W heeft toegezegd (20/T304) de gemeenteraad in het vierde kwartaal 2020 te informeren over de voortgang van de gesprekken met bewoners van de Lingestraat en Maasstraat over de afbakening van het gebied voor de procedure invoering van betaald parkeren.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico’s

Beslispunt	
1	De gebiedsindeling Zuidwest, Lingestraat e.o., voor de procedure invoeren betaald parkeren aan te passen zoals opgenomen in de bijlage Gebiedskaart Zuidwest.
Argumenten	
1.1	De aanpassing van het gebied Lingestraat e.o. sluit beter aan bij de ervaren parkeeroverlast.

	Met het aanpassen van het gebied Lingestraat e.o. kan de parkeeroverlast worden aangepakt waar die daadwerkelijk wordt ervaren. Op basis van signalen van bewoners, door bewoners gehouden handtekeningenacties en een gesprek met bewoners is de nieuwe gebiedsindeling bepaald.
1.2	<u>De aanpassing van het gebied Lingestraat e.o. is op nadrukkelijk verzoek van bewoners.</u>
	Bewoners ervaren veel parkeeroverlast. Zij verzoeken om betaald parkeren in te voeren in een kleiner gebied. Met bijgevoegde aanpassing in het gebied wordt aan het verzoek van de bewoners tegemoet gekomen.
1.3	<u>Door met de besluitvorming over aanpassing in het gebied niet te wachten op het MPB zullen bewoners mogelijk minder lang parkeeroverlast ervaren.</u>
	Het is gebruikelijk aanpassingen in gebieden voor de procedure invoering betaald parkeren via het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid (MPB) voor te leggen. Het MPB ligt ter besluitvorming voor medio juni 2021. Door niet te wachten met het voorleggen van aanpassingen in gebieden via het MPB kan de procedure invoering betaald parkeren eerder opgestart worden.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>Hiermee wordt afgeweken van de procedure invoering betaald parkeren.</u>
	In de procedure invoering betaald parkeren staat dat gebieden voor de procedure invoering betaald parkeren voorgelegd worden via het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid (MPB). Met dit voorstel wordt hiervan afgeweken.

Financiën
Aan dit besluit zijn geen kosten verbonden.

Vervolg
Als het gebied is aangewezen kan de procedure invoering betaald parkeren in het door bewoners voorgestelde gebied worden opgestart. Het uitvoeren van de procedure invoering betaald parkeren is een bevoegdheid van het college van B&W.

Participatie
Uit het gesprek met bewoners van de Lingestraat e.o. is dit voorstel voor het aanpassen van het gebied tot stand gekomen. De bewoners zijn onderling akkoord met het voorliggende voorstel.

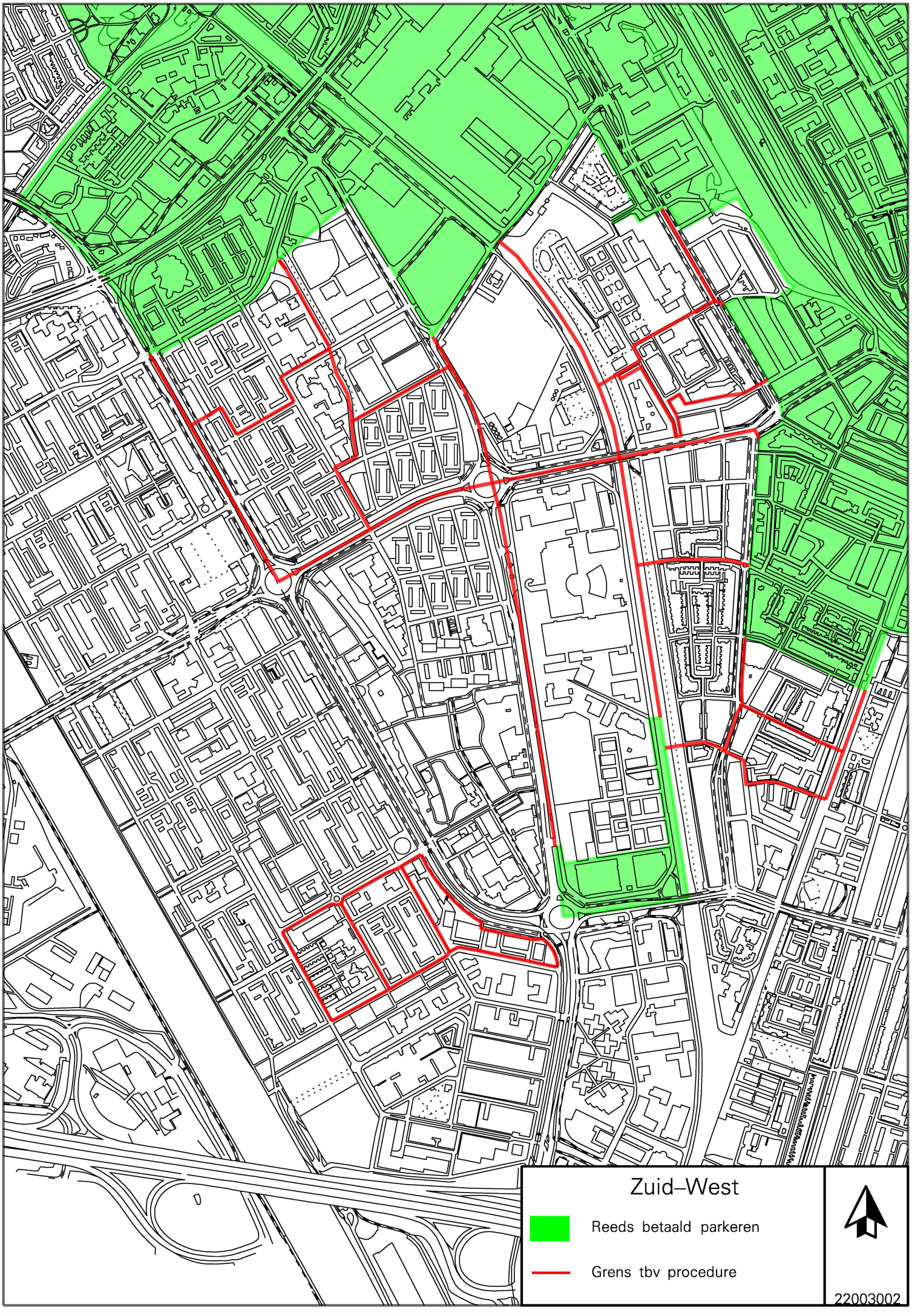
Communicatie
De bewoners waarmee de gesprekken zijn gevoerd over de afbakening van het gebied worden ambtelijk op de hoogte gehouden van het proces en geïnformeerd over het besluit.

Met vragen kunnen bewoners terecht bij de afdeling Parkeren, parkeerprojecten@utrecht.nl

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Gebiedskaart Zuidwest

Bijlagen informatief
- Voorstel bewoners, wijzigingen zichtbaar
- Bevat persoonsgegevens - Handtekeningen bewoners Lingestraat, Maasstraat, Roerstraat, Berkelstraat en Diezestraat

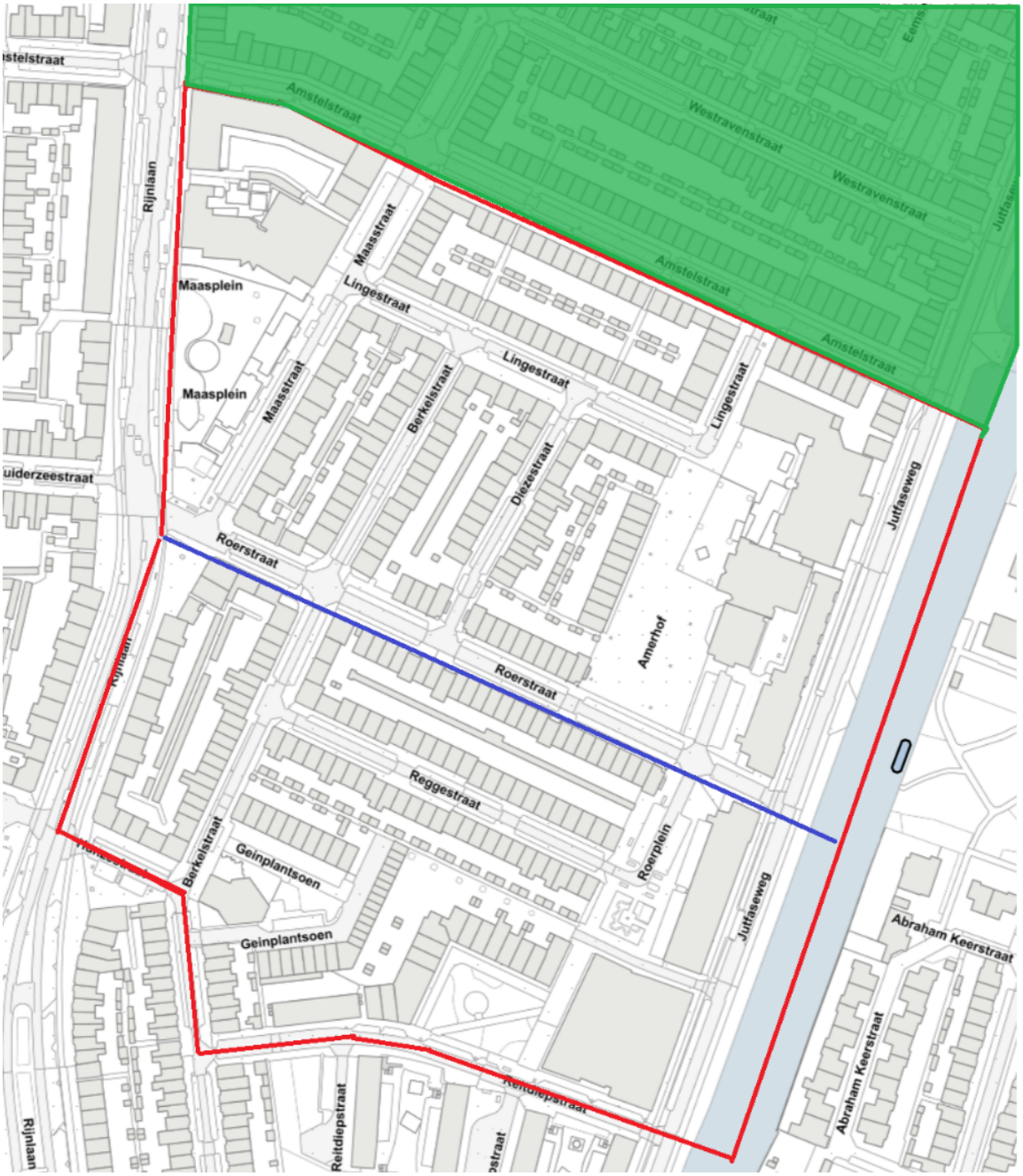

Zuid–West
Reeds betaald parkeren
Grens tbv procedure
22003002

Bijlage 2 bij raadvoorstel aanpassing gebied Lingestraat e.o. voor procedure IBP

Het reeds aangewezen gebied is op de afbeelding omlijnd in **rood**.

In **blauw** is het voorstel van bewoners voor de nieuwe begrenzing ingetekend.

Groen is bestaand betaald parkeren gebied.



Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1699
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	18 maart 2021
Agendapunt	4
Omschrijving	Raadsbrief Bouwenvelop Johan Wagenaarkade 1 - 10bis
ID	1750
Behandelend ambtenaar	S. Bischoff
Telefoon	030 - 28 64197
E-mail	s.bischoff@utrecht.nl
Datum collegebesluit	9 februari 2021
Geocodering	West;Zuidwest
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	18 maart 2021

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	S. Bischoff	**Datum**	9 februari 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 64197	**Kenmerk**	8530524 / 20210209 / SB
E-mail	s.bischoff@utrecht.nl	**Onderwerp**	Bouwenvelop Johan Wagenaarkade 1 – 10bis
Bijlage(n)	2	**Beleidsveld**	Ruimtelijke ontwikkeling

Geachte leden van de raad,

Op 31 maart 2018 heeft het college van burgemeester en wethouders ingestemd met het startdocument “Sloop, nieuwbouw Johan Wagenaarkade 1-10bs.” De drie bouwblokken aan het Amsterdam Rijnkanaal met 20 duplexwoningen kunnen vervangen worden door drie bouwblokken met 54 nieuwe sociale huurwoningen. De afgelopen tijd is het bouwplan verder uitgewerkt en zijn de onderzoeksvragen uit het startdocument beantwoord. Het resultaat is verwerkt in een bouwenvelop dat dient als ruimtelijk kader op basis van gemeentelijke ambities. Wij hebben de bouwenvelop vastgesteld en informeren u in deze brief over onze motivatie bij het besluit.

De ontwikkeling speelt in op de verdichtingsopgave en de stedelijke behoefte naar meer sociale huurwoningen in gemengde wijken. De wijk West kent een relatief hoog aandeel koopwoningen en een laag aandeel sociale huur. Het plan voegt 34 sociale huurwoningen toe aan de stedelijke voorraad sociale huurwoningen en zorgt daarmee voor meer balans. Om op deze plek verantwoord te kunnen verdichten zijn de bouwblokken naar voren geschoven. Dit is mogelijk door een gedeelte van de rijbaan van de Johan Wagenaarkade op te heffen. Hierdoor komen de gebouwen in het park te staan, wordt meer groen gerealiseerd en wordt aangesloten op het Rondje Stadseiland.

Het opheffen van een stukje Johan Wagenaarkade betekent dat er een aanpassing voor de verkeerscirculatie van de wijk nodig is. Hoe de aanpassing eruit moest zien was ook een onderzoeksvraag in het startdocument. Een knip ter hoogte van de Dafne Schippersbrug moet ervoor zorgen dat de wijken goed bereikbaar en leefbaar blijven.

Door de aangepaste verkeerscirculatie is in beiden buurten alleen nog sprake van bestemmingsverkeer, wordt de Johan Wagenaarkade minder intensief gebruikt en wordt verkeer zo snel mogelijk naar de wijkontsluitingswegen geleid. Per saldo neemt de hoeveelheid verkeer in Halve Maan als geheel af. De verkeersintensiteiten op de Catharina van Renneslaan blijven met 600 vervoersbewegingen per etmaal ruim onder de normen voor woonstraten (1000 per etmaal). In vergelijking met de bestaande situatie (250 per etmaal) is dat een intensivering van 350

verkeersbewegingen per etmaal. Dit is alsnog binnen de normen en daarmee acceptabel. In Oog in al zijn veel vergelijkbare straten met dezelfde intensiteit, zonder dat dit verkeersonveilig is. Voor zowel Halve Maan-Noord als Halve Maan-Zuid geldt in de nieuwe situatie dat er voldoende in- en uitgangen blijven en dat de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft.

Tijdens het participatieproces zijn sessies met een klankbordgroep gehouden om de wijzigingen met bewoners te bespreken. De concept-bouwenvelop heeft gedurende twee weken ter visie gelegen en daarop zijn veel reacties binnen gekomen. Naar aanleiding daarvan is het voorstel voor de verkeerscirculatie aangepast. Daarmee is gehoor gegeven aan een deel van de bezwaren, namelijk dat de ingrepen onvoldoende onderbouwd waren met cijfers. Het nieuwe voorstel is nader gemotiveerd en met verwachte voertuigbewegingen onderbouwd. Ook zijn ontsluitingen nader beoordeeld op verkeersveiligheid.

Het aangepaste voorstel van de verkeerscirculatie heeft wederom ter visie gelegen. De reacties hierop boden onvoldoende aanleiding om het plan nogmaals aan te passen. De ingrepen sluiten aan bij staand beleid en zijn onderbouwd met cijfers. Deze ingrepen compenseren het verlies van de weg voor het bouwplan langs waardoor een zeer wenselijke ontwikkeling mogelijk gemaakt wordt.

Het bouwplan is samen met de aangepaste verkeerscirculatie onderdeel van een integraal ontwerp en maatwerk voor deze locatie. Het is niet mogelijk om één aspect te wijzigen zonder invloed op het geheel. Het college heeft hier het belang van de ontwikkeling afgewogen tegen de noodzakelijke verkeersaanpassingen en daarbij ook de reacties van bewoners meegenomen. Bewoners die een reactie gestuurd hebben, krijgen hierop een antwoord. In de bouwenvelop is de reactienota als bijlage opgenomen.

Voor een nadere toelichting van de ruimtelijke randvoorwaarden, het bouwplan en de aangepaste verkeerscirculatie verwijzen wij u naar de bouwenvelop. De volgende fase van het UPP2 proces is het opstellen van het bestemmingsplan. Dat zal de komende maanden worden gedaan en het bestemmingsplan zal ter besluitvorming aan u worden voorgelegd. Naar verwachting zal dat medio 2021 zijn.

Wij zijn blij dat deze ontwikkeling bijdraagt aan gezond stedelijk leven voor iedereen. Het plan gaat uit van verdichting en gaat gepaard met een investering in kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. Dit zijn belangrijke aspecten bij de belangenafweging die is gemaakt om de bouwenvelop vast te stellen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,



Johan Wagenaarkade
Bouwenvelop

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep
Martine Leroi / Fred van Eeden, Ruimte Stedenbouw
Leon Peeters / Jan Harms, Ruimte Verkeer
Jeanet Hekhuis / Cees van der Vliet, Ruimte Milieu en Duurzaamheid
Ellen Soors d'Ancona, Ruimte Vastgoedadviseur
Alice Gut, Ruimte Erfgoed
Trudy Maas, Ruimte Wonen
Ruud den Hartog, Ruimte Bodem
Reinier Balkema, Ruimte Geluid

Met medewerking van:
Femke Ellenbroek, ontwikkelmanager Mitros

Projectmanagement
Johan Klein, Ruimte

Opdrachtgever
Esther van Bladel, Ruimte, Gebiedscoordinatie

Grafische realisatie
OntwerpStudioRuimte

Versiedatum
27-01-2021

Bestuurlijke besluitvorming

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Initiatief 4
1.3 Doel 6
1.4 Ligging en begrenzing plangebied 6

Hoofdstuk 2 Bestaande situatie 8
2.1 Eigendomssituatie 8
2.2 Bestemmingsplan 8
2.3 Functies 8
2.4 Ruimtelijk 8
2.5 Verkeer en parkeren 10
2.6 Openbare ruimte 10

Hoofdstuk 3 Uitgangspunten 12
3.1 Functies 12
3.2 Ruimtelijk 12
3.3 Verkeer en parkeren 14
3.4 Openbare ruimte 15
3.5 Duurzaamheid 17
3.6 Gezonde verstedelijking voor iedereen 17

Hoofdstuk 4 Onderbouwing 18
4.1 Beleidskader 18
4.2 Functies 20
4.3 Ruimtelijk 20
4.4. Verkeer en parkeren 24
4.5 Openbare ruimte 32
4.6 Duurzaamheidsmaatregelen extra boven Bouwbesluit. 34

Hoofdstuk 5 Onderzoek en haalbaarheid 36
5.1 Geluidhinder 36
5.2 Luchtkwaliteit 37
5.3 Externe veiligheid 38
5.4 Bedrijven en milieuzonering 39
5.5 Bodemkwaliteit 40
5.6 Archeologie en monumenten 40
5.7 Water 41
5.8 Bomen 41
5.9 Kwaliteit van de leefomgeving 42
5.10 Gezondheid 42
5.11 Kabels en leidingen 43
5.12 Afvalinzameling 43

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 44
6.1 Economische uitvoerbaarheid 44
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 45
6.3 Technische uitvoerbaarheid 45

Hoofdstuk 7 Verantwoording proces 46
7.1 Het gevolgde samenwerkingsproces 46
7.2 Het gevolgde participatieproces 46
7.3 Ter visie legging 47

Hoofdstuk 8 Vervolgtraject 48
8.1 Planproces 48
8.2 Participatieproces 48
8.3 Planologisch juridisch proces 48
8.4 Planning: 48

Bijlage A 49
Parkeerbalans Johan Wagenaarkade 49

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

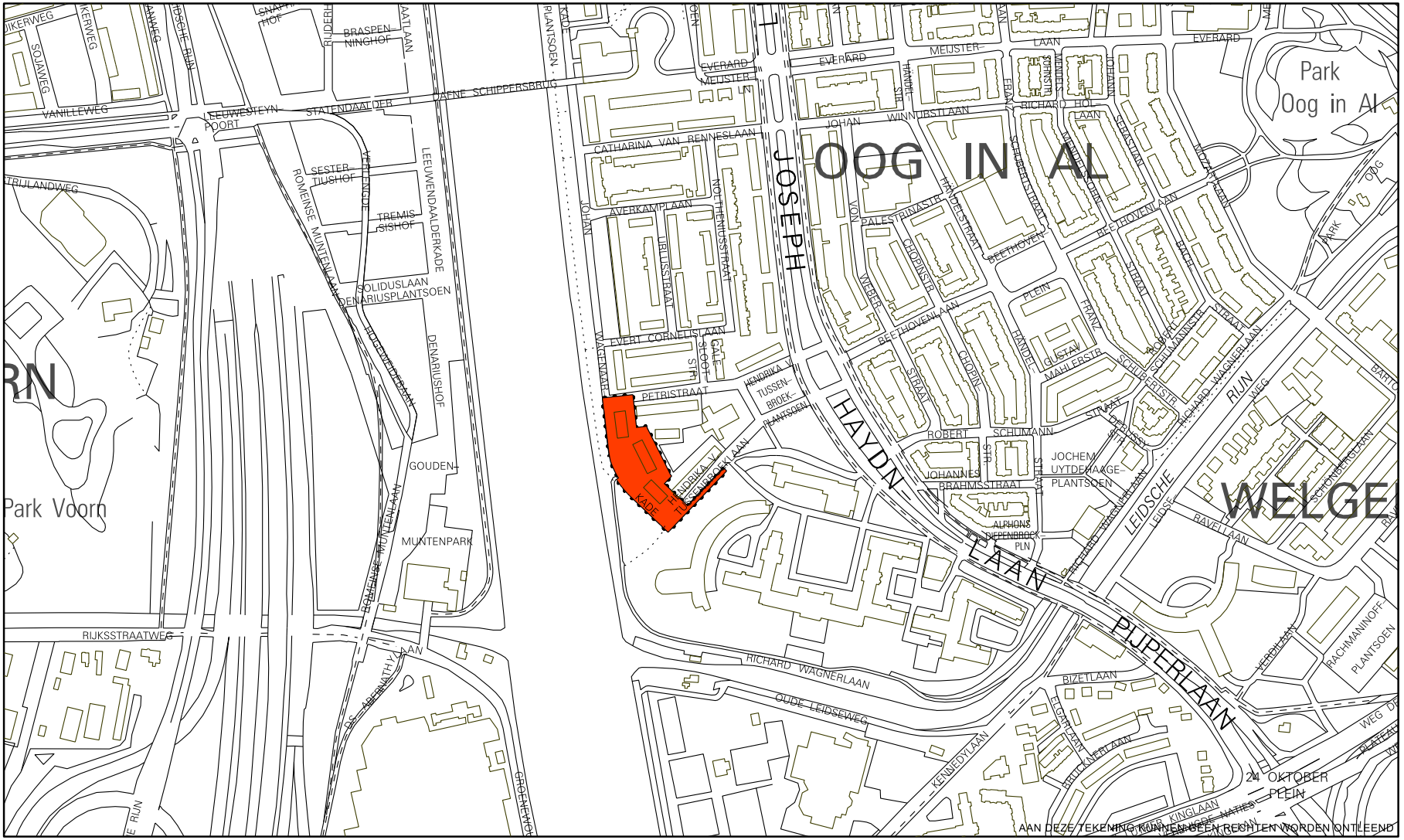
Op 21 maart 2018 heeft het college van burgemeester en wethouders ingestemd met het startdocument “Sloop-nieuwbouw Johan Wagenaarkade 1-10bis”. Mitros wil drie blokken duplexwoningen (20 woningen) aan de Johan Wagenaarkade slopen en vervangen voor nieuwbouw van 54 appartementen. De huidige bouwblokken zijn verouderd en Mitros ziet kansen om met sloop-nieuwbouw bij te dragen aan de verdichtingsopgave van Utrecht en de sociale huurwoningen voorraad uit te breiden. Daarnaast is het een kans om het eenzijdige sociale huurbezit in de wijk te wijzigen. Momenteel heeft Mitros vooral naoorlogse appartementen zonder lift die niet levensloopbestendig zijn. Met nieuwbouw is het ook mogelijk om kwalitatief betere woningen te maken die comfortabeler zijn. Dit zijn ook de redenen om te kiezen voor nieuwbouw en niet te kiezen voor de groot onderhoud-aanpak van de achterliggende woningen, zoals aan de Petristraat en Hendrika van Tussenbroeklaan.
Voorliggende bouwenvelop is het resultaat van overleg tussen de gemeente en Mitros en participatie met de klankbordgroep in de buurt. Het resultaat is een bouwplan dat past in de omgeving, waarbij de juiste balans is gevonden tussen verdichting, voldoende verblijfskwaliteit in het binnenterrein en wonen in het park.

1.2 Initiatief

Mitros heeft zich gemeld bij de gemeente met een initiatief om drie blokken duplexwoningen aan de Johan Wagenaarkade te slopen en te vervangen door nieuwbouw. De bestaande bouwblokken maken onderdeel uit van een ensemble met ook de Mattheuskerk en twee langgerekte bouwblokken in de Petristraat en Hendrika van Tussenbroeklaan, in totaal 52 woningen. Bij de langgerekte bouwblokken met 32 duplexwoningen is groot onderhoud uitgevoerd met energetische verbeteringen. Voor de drie bouwblokken aan het Amsterdam-Rijnkanaal met 20 woningen, ziet Mitros de mogelijkheid om te verdichten en 54 nieuwe sociale huurwoningen te realiseren. Daarmee kan Mitros haar porte-feuille in de wijk niet alleen kwalitatief verhogen en differentiëren, maar ook uitbreiden, waardoor meer mensen die toegewezen zijn op een sociale huurwoning op deze bijzondere locatie kunnen wonen.

Woningcorporatie Mitros heeft veel bezit in de Halve Maan, in de wijk West. Mitros kijkt waar plekken in de stad zijn, die kansen bieden voor het uitbreiden van de woningvoorraad. Daarmee inspelend op de huidige behoefte van de stad Utrecht, maar ook met een kritische blik op de eigen voorraad. Zijn de woningen wel toekomstbestendig op het gebied van wooncomfort en toegankelijkheid? De staat van de huidige bouwblokken is toe aan een opknapbeurt of vervanging. Daarnaast hebben alle sociale huurwoningen van Mitros in de Halve Maan geen lift, waar wel behoefte aan is. Mitros ziet kansen om met deze ontwikkeling bij te dragen aan de verdichtingsopgave van de stad en een nieuw woningtype voor de buurt toe te voegen.
Het plan gaat uit van 3 volumes met oplopende bouwlagen van 3 tot 5. De blokken worden in het groen geplaatst. De huidige straat, die voor de bouwblokken loopt, komt daarmee te vervallen. Asfalt maakt plaats voor groen en zorgt voor een kwalitatieve verbetering van de openbare ruimte en tevens aansluiting op de recreatieve route die wordt voorbereid langs de Johan Wagenaarkade. Het doel is om 3- en 2-kamer appartementen te realiseren.

Afbeelding:
Plangebied



1.3 Doel

De bouwenvelop dient als ruimtelijk kader om richting te geven aan het vervolg van de planontwikkeling. Om het bouwplan mogelijk te maken, is een nieuw bestemmingsplan nodig. Het aantal bouwlagen neemt toe van 2 met kap naar 5 (met een flauw hellend zadeldak) en de bestemming van een deel van de nieuwe bebouwing heeft nu de bestemming “Verkeer en verblijf”. In deze bouwenvelop staan ruimtelijke en functionele kaders omschreven die als onderlegger dienen voor het nieuw te maken bestemmingsplan. Ook geeft de bouwenvelop antwoord op de onderzoeksvragen uit het startdocument.

In hoofdstuk 2 van deze bouwenvelop wordt de huidige situatie beschreven. De randvoorwaarden en eisen voor dit plan worden vervolgens weergegeven in hoofdstuk 3 (Uitgangspunten) en in hoofdstuk 4 (Onderbouwing) wordt het plan beschreven en aangegeven hoe de randvoorwaarden en eisen verwerkt zijn. In hoofdstuk 5 worden de stan-daard (milieu)technische randvoorwaarden en eisen die van toepassing zijn op dit project beschreven. Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 7 en 8 wordt het gelopen en te doorlopen proces beschreven en de afspraken met Mitros. Uiteindelijk zal een omgevingsvergunning aangevraagd moeten worden die getoetst wordt aan de vastgestelde kaders.

De bouwenvelop maakt de ontwikkeling van 54 appartementen in het sociale huursegment mogelijk. De appartementen kennen een gemiddeld gebruiksoppervlak (GO) van 70m² met drie kamers en 60m2 met twee kamers. Alle appartementen hebben een buitenruimte in de vorm van een balkon of afgeschermd terras. De omliggende openbare ruimte wordt opnieuw ingericht, waarbij de straat voor de huidige bouwblokken komt te vervallen. Hierdoor worden aanpassingen gedaan in de huidige verkeerscirculatie. De nieuwe ontsluitingsweg komt aan het binnenterrein, met 14 parkeerplaatsen.

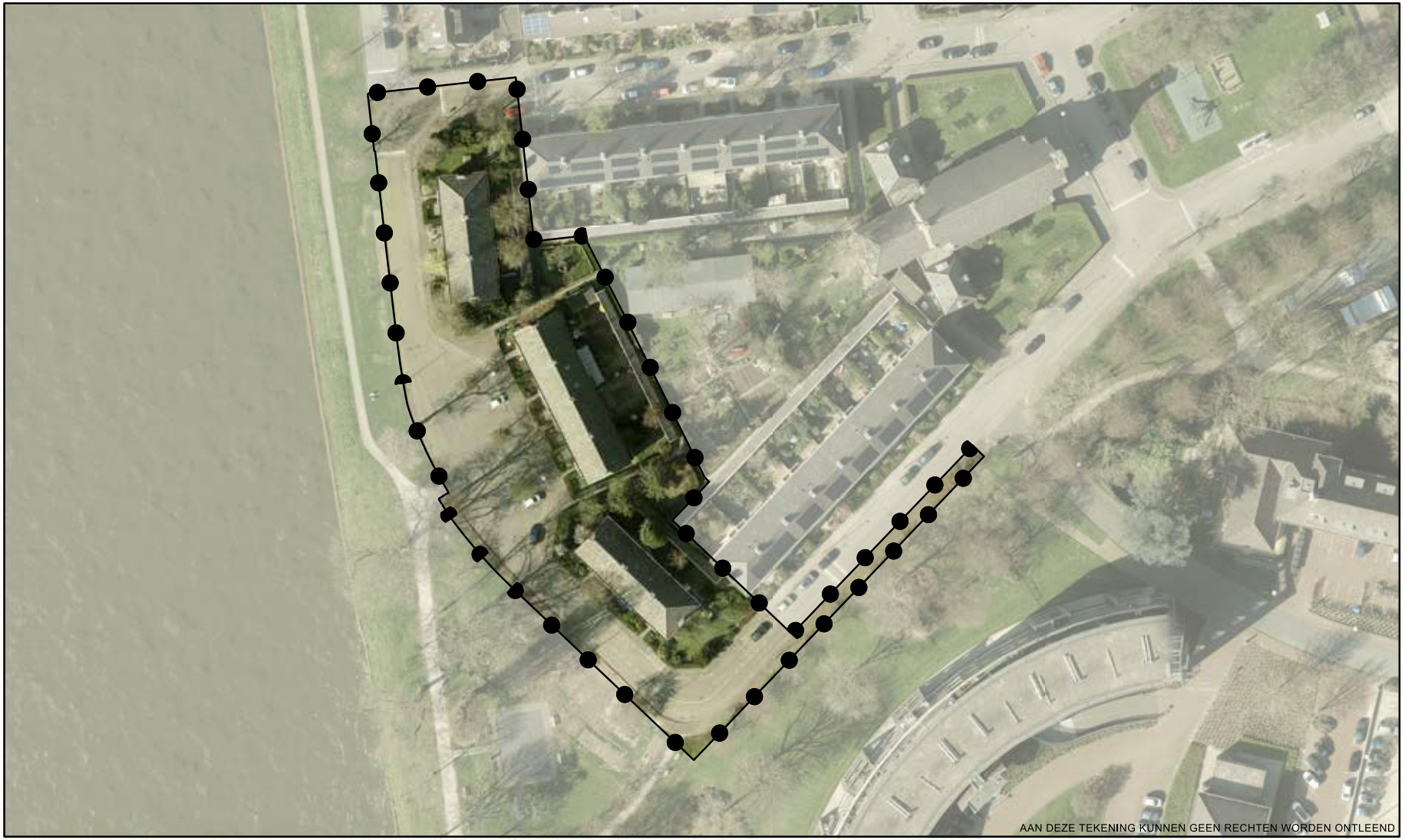
Door de aanpassingen in de verkeerscirculatie en om te voldoen aan de gemeentelijke parkeernormen worden 6 parkeerplaatsen aan de Hendrika van Tusschenbroeklaan gerealiseerd. In het binnenterrein komen de hoofdentrees. Aan de zijde van het kanaal komt de huidige straat voor de bouwblokken te vervallen en sluit het gebouw direct aan op het park. Aan de parkzijde krijgt elk blok een tweede entree.

1.4 Ligging en begrenzing plangebied

In de buurt Halve Maan ligt de Johan Wagenaarkade; een breed opgezette straat, die over de gehele lengte langs het Amsterdam-Rijnkanaal loopt. Het plangebied ligt aan de zuidkant van de Johan Wagenaarkade tussen de Petristraat en de Hendrika van Tussenbroeklaan. Aan de achterkant wordt het plangebied begrensd door de peuterspeelzaal en de achtertuinen van de Petristraat en Hendrika van Tussenbroeklaan. De huidige drie blokken duplexwoningen met voor- en achtertuinen in het plangebied vormen samen met de bebouwing aan de Petristraat, de Hendrika van Tussenbroeklaan en de Matthëuskerk een stedenbouwkundig ensemble in de buurt Halve Maan. Tot het plangebied behoort tevens het deel van de Johan Wagenaarkade (met parkeerplaatsen) wat in de toekomstige situatie opgeheven zal worden.

In de directe omgeving van de locatie liggen het Amsterdam-Rijnkanaal, de Joseph Haydnlaan (onderdeel van de Westelijke Stadsboulevard), het appartementencomplex De Rheyngaerde en het voormalig Militair Hospitaal. In de huidige situatie staan er 20 duplexwoningen in de sociale huur (categorie 80-130 m2 BVO). De woningen zijn verdeeld over 3 rijen, opgebouwd uit 2 bouwlagen met een zadeldak. Dit sluit aan bij de omliggende duplexwoningen aan de Petristraat en de Hendrika van Tussenbroeklaan. Het geheel maakt onderdeel uit van de wederopbouwwijk Halve Maan die samen met 30 andere gebieden door de Rijksdienst van Cultureel Erfgoed is aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol.

Afbeelding:
Luchtfoto plangebied



Hoofdstuk 2 Bestaande situatie

2.1 Eigendomssituatie

In onderstaande kaart is het plangebied aangegeven. De ondergrond van de bestaande drie bouwblokken is onderdeel van een groot perceel dat in erfpacht is uitgegeven aan Mitros. De voorliggende weg en parkeerplaatsen zijn openbaar gebied en maken ook onderdeel uit van het plangebied. Het achterterrein sluit aan op de binnentuin van de peuterspeelzaal. De bouwblokken in de Petristraat en Hendrika van Tussenbroeklaan maken geen onderdeel uit van het plangebied. De strook openbaar gebied aan de parkzijde van de Hendrika van Tussenbroeklaan, waar de nieuwe parkeerplaatsen worden gerealiseerd, maakt wel onderdeel uit van het plangebied.

2.2 Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Actualisatie 2015, Oog in Al en Lunetten is van toepassing op de locatie. De huidige bouwblokken kennen een woonbestemming met een strak omka-derd bouwvlak waarbinnen gebouwd mag worden tot een maximale hoogte van 9 meter. Op de locatie ligt ook de dubbelbestemming archeologie, die getoetst is. Resultaten staan in deze bouwenvelop. Ook is een aanduiding ‘geluidszone industrie’ van toepassing en dat betekent dat in deze zone de geluidsbelasting van het nabijgelegen industrie-terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan. Dit is onderzocht en de resultaten staan in deze bouwenvelop. Op een deel van het plangebied is sprake van de aan-duiding ‘vrijwaringszone straalpad’. Dit betekent dat er in principe niet hoger mag worden gebouwd dan 35 meter ten opzichte van NAP. Tot slot valt een gedeelte van een nieuw te bouwen bouwblok, net als een van de huidige blokken, in een zone die bestemd is voor het in stand houden van de waterkering van het Amsterdam-Rijnkanaal.

De nieuwe bouwblokken zijn ongeveer 20 meter hoog (17,8 meter), worden buiten de huidige bouwvlakken gebouwd en passen daarmee niet binnen het vigerend bestemmingsplan. De optelsom van strijdigheden maakt dat een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk is om tot een herontwikkeling te komen. Voor het bouwen in de zone, die is bestemd voor het stand houden van de waterkering van het Amsterdamrijnkanaal heeft de waterbeheerder aangegeven dat het past binnen de kaders. Mitros moet nog wel een vergunning aanvragen in de volgende fase.

2.3 Functies

Momenteel zijn er 20 duplexwoningen. De woningen hebben respectievelijk een gebruiksoppervlak van 63m² (10 benedenwoningen) en 69m² (10 bovenwoningen).

2.4 Ruimtelijk

Het driehoekige bouwblok, waar het plangebied onderdeel van uitmaakt, neemt een bijzondere plek in, in de stedenbouwkundige structuur van de Halve Maan. Dit blok vormt een stedenbouwkundig en architectonisch ensemble, en is de beëindiging van een stedenbouwkundige as, naar een ontwerp van Berlage, vanuit de naastgelegen wijk Oog in Al. Deze as ligt in het verlengde van de Beethovenlaan.

De Matthëuskerk is een gemeentelijk monument (uit de jaren vijftig) en bevindt zich op de kop van het driehoekige bouwblok (oostzijde). Deze ligt in het verlengde van de karakteristieke Beethovenlaan. Deze laan is de belangrijkste as in het door Berlage (in het Uitbreidingsplan Utrecht 1921) ontworpen plan voor de wijk Oog in Al, die het park Oog in Al verbindt met het Beethovenplantsoen, de kruising met de Joseph Haydnlaan, met het Hendrika van Tussenbroekplantsoen en die eindigt op de voorgevel van de Matthëuskerk. Deze zichtlijn, tussen park en kerk, is groen vormgegeven (door bomen en 2 plantsoenen, en hierdoor wordt de as benadrukt.
Het middengedeelte van de Halve Maan kent een orthogonaal stratenpatroon ingevuld met gesloten bouwblokken grondgebonden woningen. Het bouwblok aan de Johan Wagenaarkade wijkt daar qua vorm duidelijk vanaf.

Afbeelding:
Huidige situatie.

- Bebouwing
- Tuin
- Groen
- Wegen
- Trottoir
- Parkeerplaatsen



AAN DEZE TEKENING KUNNEN GEEN RECHTEN WORDEN ONTLEEND

Afbeelding:
Oog in Al (midden) in het uitbreidingsplan van Berlage 1921(bron: Universiteit Utrecht)

Met haar driehoekige vorm is het duidelijk een passtuk tussen de orthogonale bouwblokkenstructuur van het middendeel van de Halve Maan en het terrein van het voormalig Militair Hospitaal, ten zuiden van de Hendrika van Tussenbroeklaan.
Het ensemble bestaat uit verschillende bouwblokken (woningen en een kerk), die zoals in een tuinwijk gebruikelijk is, voorzien zijn van tuinen en groene erfafscheidingen.



De architectuur van de kerk verschilt van die van de woningen, maar de materialisering (bakstenen en dakpannen) komt wel overeen. De kleuren zijn niet exact hetzelfde, maar passen wel goed bij elkaar. Het doorzetten van het gebruik van hagen met terras rondom de bebouwing versterkt de eenheid binnen het ensemble.

2.5 Verkeer en parkeren

Het plangebied is gelegen in de buurt ‘Halve Maan’, wat valt onder de wijk Oog in Al. Deze buurt ligt ingeklemd tussen het Amsterdam-Rijnkanaal aan de westkant, de Leidsche Rijn aan de zuidkant, de Joseph Haydnlaan en Lessinglaan aan de oostkant en het Merwedekanaal aan de noordkant. De route Lessinglaan-Joseph Haydnlaan (v.v.) is een belangrijke verkeersader voor de stad.
De doorstroming op deze route is zeker in de spitsperioden niet optimaal. Dit resulteert in sluipverkeer via de Johan Wagenaarkade en de Hendrika van Tussenbroeklaan.
Het straatbeeld in het plangebied wordt gedomineerd door de drie bouwblokken met daarvoor een grote plak asfalt. Er is weinig ruimte voor voetgangers en juist veel ruimte voor autoverkeer, zowel doorgaand als in geparkeerde auto’s. Er is in beperkte mate groen aanwezig. De 20 duplexwoningen maken voor hun parkeren (zowel bewoners als bezoekers) gebruik van 28 parkeerplaatsen in het openbaar gebied.

De woningen liggen met hun voorzijde naar de Johan Wagenaarkade en liggen ingepast tussen de Petristraat en Hendrika van Tussenbroeklaan. De woningen zijn met de auto te bereiken via alle drie de straten. De Petristraat is eenrichtingsverkeer naar de Johan Wagenaarkade.

2.6 Openbare ruimte

De openbare ruimte ter hoogte van het plangebied is ruim van opzet en deels ingericht met haaks parkeren tussen bomen aan de Johan Wagenaarkade. De huidige situatie wordt gekenmerkt door een matig intensief gebruik van een grote hoeveelheid asfalt. Zodoende oogt de ruimte voor de bestaande woningen ontspannen, maar ook over gedimensioneerd. Tegenover de zuidwestpunt van de bebouwing verbreedt de groenzone langs het Amsterdam-Rijnkanaal.

Binnen het bouwblok zelf bevindt zich openbaar toegankelijke ruimte. Doordat de bouwblokken aan de Petristraat en de Hendrika van Tussenbroeklaan gedraaid ten op zich-ten van elkaar liggen, is hier ruimte voor een driehoekig binnenterrein met groen, bomen, moestuin en een peuterspeelzaal. Aan de achterzijde van de woningen aan de Johan Wagenaarkade ligt in de huidige situatie een pad, dat dienst doet als achterpad en tevens deze functies op het binnenterrein ontsluit.

Afbeelding:
Bestemmingsplan



Hoofdstuk 3 Uitgangspunten

3.1 Functies

De hoofdfunctie wordt wonen en de aantallen worden met deze bouwenvelop vastgesteld. Aanvullend zijn andere functies mogelijk passend binnen de regels voor beroep-aan-huis. De bouwenvelop maakt 54 voornamelijk twee- en driekamerappartementen mogelijk, geschikt voor één- en tweepersoonshuishoudens. De gemeente staat voor de opgave om een aanbod sociale huurwoningen in de stad te realiseren dat past bij de vraag (Woonvisie 2019 Utrecht beter in balans). De vraag neemt toe, terwijl het aanbod onvoldoende meegroeit. Op alle segmenten binnen de sociale huur is behoefte aan meer aanbod.
De voorwaarden waaraan de sociale huurwoningen in ieder geval moeten voldoen zijn opgenomen in bijlage 2 van de woonvisie Utrecht beter in balans (2019). De sociale huurwoningen binnen het project zijn gedifferentieerd qua grootte.
Voor wat betreft de verschillende typen huurwoningen gaat de gemeente uit van de volgende relatie tussen prijs en omvang van de woning:

- Kleinere sociale huurwoningen in de kernvoorraad met een gebruiksoppervlakte (GO) tussen 45m2 en 75m2 met een huurprijs onder de eerste aftoppingsgrens (<€ 619,01 in 2020). Naar deze woningen is veel vraag vanuit kleine 1- en 2-persoonshuishoudens;
- Grotere sociale huurwoningen in de kernvoorraad die een complementair aanbod bieden op de bestaande voorraad sociale huurwoningen en leiden tot doorstroommogelijkheden van (grote) gezinnen die nu in kleine appartementen wonen. Hiervoor zijn woningen nodig van meer dan 75m2 GO met een huurprijs onder de tweede aftoppingsgrens (<€ 663,40 in 2020);
- Sociale huurwoningen buiten de kernvoorraad. Woningen met een huur onder 737,14 komen huurtoeslaggerechtigden niet in aanmerking. En zijn daarmee bedoeld voor de inkomensgroep tot een inkomen van merendeels tot € 39.055,- (prijspeil 2020) en bij uitzondering inkomen tot €48.655 (prijspeil 1 januari 2019) €36.798,- euro (2018). Voor deze woningen geldt dat zij een oppervlakte moeten hebben van minimaal 50m2 GO.

Mitros is voornemens om de tweekamerappartementen te verhuren onder de eerste aftoppingsgrens (< € 619,01 in 2020) en drie- en vierkamerappartementen te verhuren onder de liberalisatiegrens (€ 737,14 in 2020)

3.2 Ruimtelijk

De Halve Maan is een wijk ten westen van de binnenstad van Utrecht. Samen met Oog in Al vormt De Halve Maan een driehoekig eiland, begrensd door het Amsterdam-Rijnkanaal in het westen, het Merwedekanaal in het noordoosten en de Leidsche Rijn in het zuiden. Het plangebied en de naastgelegen bebouwing sluiten, qua architectuur en materialisering, aan op de Halve Maan zuid en de vooroorlogse woningbouw. In het nieuwe plan wordt met een voor de buurt nieuwe bebouwingstypologie (appartementen rondom een lift) gewerkt, maar blijft door de zorgvuldige inpassing de impact op het bestaande beeld beperkt. De hagen die het huidige ensemble omsluiten worden aan de buitenzijde van de nieuwbouw doorgezet, zodat er ook in de nieuwe situatie zo veel mogelijk eenheid blijft in het stedenbouwkundige ensemble. Ook de kleuren en materialisering van de nieuwbouw worden afgestemd op de samenhang met de bestaande bebouwing.
In het nieuwe plan wordt de bestaande bebouwingswand aan de Johan Wagenaarkade bestaande uit 3 rijen duplexwoningen gesloopt en vervangen door drie grotere en meer alzijdige volumes, die van binnenuit het blok ontsloten worden, de ontsluitingsweg aan de voorzijde verdwijnt. De bebouwing wordt ontsloten vanaf een binnenstraat binnen het stedenbouwkundige ensemble, waar nu het achterpad ligt. De bouwblokken krijgen een tweede entree aan de zijde van het Amsterdam Rijnkanaal. Bewoners kunnen hierdoor direct naar buiten en vanuit de parkruimte ontstaat een gevoel van voorkanten.
De nieuwbouw bestaat uit 3 alzijdige volumes bestaande uit 4 lagen op de hoeken en 5 lagen voor het middelste gebouw.

Afbeelding:
Uitgangspunten

- Bebouwing
- Groen
- Wegen
- Trottoir
- Parkeerplaatsen
- Entree
- Entree parkeergarage
- Boom
- Bouwlagen
- Bouwlagen en kap



De gebouwen op de hoeken liggen terug ten opzichte van de (rooilijnen van) bestaande bebouwing aan de Petristraat en de Hendrika van Tussenbroeklaan, waardoor deze beperkt impact hebben. Bovendien zit er een opbouw in de gevels aan deze zijden, waardoor de gevels van het aan de straat gelegen deel lager zijn (3 lagen met een flauw hellend zadeldak) en zich goed verhouden tot de gevelhoogten van de bestaande naastgelegen bebouwing (van 2 lagen met een zadeldak).
De maximale bouwhoogte van het centraal gelegen gebouw bestaat uit 5 bouwlagen, zodat de bebouwing vanuit de as van Berlage grotendeels achter de 12 meter hoge Mattheüskerk wegvalt en het beeld vanaf de Beethovenlaan niet ingrijpend verandert.

3.3 Verkeer en parkeren

Om dit plan mogelijk te maken zijn ingrepen nodig in de lokale verkeerstructuur. De doorgaande verbinding tussen de Johan Wagenaarkade en de Hendrika van Tussenbroeklaan wordt opgeheven. Dit betekent dat er elders in de wijk verschillende maatregelen moeten worden genomen, waaronder een knip in de Johan Wagenaarkade ter hoogte van de Dafne Schippersbrug. De door bewoners ervaren overlast van sluipverkeer speelt hierbij een rol.
Het verwijderen van een stuk van de Johan Wagenaarkade en de maatregelen in de verkeerscirculatie, betekent ook dat er parkeerplaatsen verdwijnen. Deze moeten binnen de wijk gecompenseerd worden.

Parkeren
Elke bouwontwikkeling kent een bepaalde parkeerbehoefte die berekend moet worden. Daarbij is de Nota Stallen en Parkeren, vastgesteld op 22 maart 2013 door de gemeenteraad en het addendum van 28 maart 2019, leidend.
In de nota staan normen om het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen te bepalen per gebruiksfunctie in een bepaalde zone. De locatie ligt in zone B, het stedelijk gebied dat grotendeels binnen de snelwegen ligt. Zone B is opgedeeld in twee gebieden, te weten B1 en B2. Het onderscheid in deze gebieden hangt samen met wel of geen betaald parkeren in het gebied. In de Halve Maan Zuid is geen sprake van betaald parkeren dus gaat het om zone B2.
Bij sloop/nieuwbouw en functiewijziging wordt bij de berekening van de parkeereis rekening gehouden met de parkeervraag van de bestaande (legale) situatie, het zogenaam-de ‘rechtens verkregen niveau’. Dat betekent dat eerst de parkeervraag van de meest recente legale functies wordt bepaald conform de maximum parkeernorm. Deze parkeervraag mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeereis van de nieuwe situatie conform de minimumnorm, zodat alleen het verschil aan parkeerplaatsen nog moet worden gerealiseerd. Parkeerplaatsen die door de planvorming verdwijnen dienen echter wel gecompenseerd te worden. Het gaat hierbij in dit geval om 8 parkeerplaatsen.

Functie	Parkeer-norm minimum inclusief aftrek addendum*	Parkeer-norm minimum	Parkeer-norm maximum	Aandeel bezoek	Eenheid
woning 55 tot 80 m2 bvo	0,83	1,1	1,2	0,25	ppl per woning
woning 80 tot 130 m2 bvo	0,9	1,2	1,4	0,3	ppl per woning
woning meer dan 130 m2 bvo	0,98	1,3	1,5	0,3	ppl per woning

* de minimumparkeernorm inclusief aftrek door het Addemdum is van toepassing op woningen in de sociale of midden huursector vanaf 55 m2 bvo

3.4 Openbare ruimte

Parkzone Amsterdam Rijn-kanaal

In het Ontwikkelingskader Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal (raadsbesluit 11 februari 2016) kiest Utrecht ervoor om van (de oevers van) het Amsterdam- Rijnkanaal (ARK) stapsgewijs een aantrekkelijke recreatieve, ecologische en groene parkzone te maken. Hiermee levert de zone een belangrijke bijdrage aan een aantrekkelijk, levendig, prettig, gezond en klimaatbestendig Utrecht. Het wordt ook makkelijker en prettiger om langs het kanaal naar de omliggende gemeenten te fietsen en wandelen.

Rondje Stadseiland

In de “Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!” is het rondje Stadseiland meerdere keren genoemd als deel van de opgaven van Utrecht. De Wagenaarkade maakt deel uit van dit rondje langs het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal. Het rondje speelt een rol in het bieden van een groene recreatieve route, als openbare ruimte voor de verdichtingslocatie Merwedekanaalzone en als informele sport- en ontmoetingsvoorziening in de openbare ruimte.

Alle aanpassingen als gevolg van de herontwikkeling van Mitros, zowel de nieuwe bebouwing, als het verwijderen van de rijbaan, moeten in het plan van Mitros worden uitgewerkt. De aansluiting van de ontwikkeling op de omringende openbare ruimte klopt en is logisch. Er dienen duidelijke overgangen in groen, routes (fiets, voet, brommers, auto), paden of verharding te zien te zijn. Er komen geen (afscheidings-)hekken op de erfgrenzen. De binnentuin met parkeerplaatsen is openbaar toegankelijk. De overgang van de privé-buitenruimtes naar openbaar op de begane grond zal omzoomd worden door blokhagen en mogelijk lage hekwerkjes, die qua soort aansluiten bij de bestaande hagen in het ensemble.
Zaken die in de ontwikkeling goed uitgewerkt moeten worden, om te voorkomen dat deze op de openbare ruimte worden afgewikkeld zijn bijvoorbeeld postbezorging, fietsparkeren, bereikbaarheid nood- en hulpdiensten en beheer en onderhoud van gebouwen en binnenterrein.

De nieuwbouw staat in het ARK-park
Dit houdt in: groen maximaliseren, verharding minimaliseren. Bomen worden zoveel mogelijk gehandhaafd. Er geldt een herplantplicht. De huidige functies in de groenzone blijven gehandhaafd (hondentoilet en jeu-des-boules-baan). Voor de parkstrook JWK en de ARK-zone (Rondje Stadseiland) is de nieuwbouw van Mitros een nieuwe entiteit in de gehele zone. De ontwikkeling kan daarom een waardevolle, nieuwe toevoeging zijn aan de ARK-zone. Het Ontwikkelkader ARK beoogt de ARK-zone meer een voorkant van de stad te laten zijn, in plaats van een achterkant. De ontwikkeling van Mitros past hier goed in.
Het nieuwe principe wijkt af van bijvoorbeeld de Rooseveltboulevard of het Functioneel Ontwerp voor de herinrichting van de Johan Wagenaarkade. Maar doorgaande lijnen en continuïteit, in gebruik, materiaal en inrichting zijn van belang voor de ARK-zone en Rondje Stadseiland en zullen ook hier een plek moeten krijgen.

Bewoners- en bezoekersparkeren dient zo veel mogelijk op eigen terrein te worden opgelost. Voor fietsparkeren dient zoveel mogelijk een goede inpandige oplossing te worden gezocht. Of, in ieder geval in de binnentuin (bewoners en bezoekers). Omdat er wordt gekozen voor een ontsluiting aan de binnenzijde van het blok, betekent dit dat de ruimte tussen de nieuwbouw en het water groen en autovrij wordt. Tweede entrees aan de ARK-zijde passen in de ARK-visie zijn waardevol, om hier voorkanten te bewerkstelligen. De paden zijn zo smal mogelijk en sluiten aan op de ARK-route.

Klimaatadaptatie
Een thema van toenemend belang is het klimaat. Het klimaat verandert. De gemiddelde temperatuur stijgt en de neerslag komt meer in pieken. Voorkom wateroverlast en hittestress. Utrecht volgt een tweesporenbeleid. Aan de ene kant leveren we een bijdrage aan het beperken van CO2-uitstoot door beperking van het energieverbruik, efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen, het toepassen van duurzame energie en de nadruk op de rol van fiets, voetganger en openbaar vervoer. Hiervoor hebben we in het Energieplan onze ambities en acties verder uitgewerkt. Aan de andere kant bereiden we de stad voor op een onontkoombare temperatuurstijging door bij de ontwikkeling van de stad in te zetten op het voorkomen van hittestress, verdroging en wateroverlast (vooral een potentieel probleem in de oudere delen van de stad), het stimuleren van waterbergend vermogen en de doorstroming van water. Hier dient rekening mee gehouden te worden bij de plannen voor nieuwbouw, binnentuin en buitenruimte. Voldoende grote bomen zorgen voor schaduwwerking, verminderen de binnenstedelijke hitte en de mogelijkheid relatieve koelte op te zoeken bij hittegolven.
Groen speelt bij meerdere van deze aspecten een belangrijke rol. Zo is bij de inrichting van de openbare ruimte de balans tussen schaduw en bezonning van belang. Variatie in kleur en geur is van belang voor de beleving, de waardering en het gebruik van groen door Utrechters en bezoekers.

Materialisering buitenruimte
De materialisering zoals in het Ontwikkelkader ARK, Rondje Stadseiland en Kadernota moet worden aangehouden. Belangrijke terugkerende elementen zijn de Zweedse granietkeien, die komen als verharding overal langs het ARK terug. Evenals de doorgaande asfaltpaden. De breedte hiervan varieert. Verder is het doorgaande groene park langs het ARK continue. Hierin is vooral gras met bomen te vinden. Belangrijke entrees worden gemarkeerd met vakken vaste planten en banken.

Ook komen op enkele plekken lichte betonnen zitranden voor. Voor de flora en fauna is op sommige plekken hooiland aangelegd. Zie voor dit alles ook het Ontwikkelkader ARK.
Om aan te sluiten op het bestaande ensemble worden de nieuwe bouwblokken en de buitenruimtes op maaiveld rondom omzoomd met hagen. Deze groenvakken leveren privacy op voor de woningen, omdat voorbijgangers wat verder van de ramen moeten lopen.

3.5 Duurzaamheid

Er ligt voor de stad een flinke opgave voor energietransitie, klimaatadaptatie, behoud en versterken van groen, natuurinclusief bouwen en het ontwikkelen van een circulaire (bouw)economie. Deze ambities gaan behoorlijk verder dan de voorwaarden in het Bouwbesluit. In het startdocument is hiervoor een onderzoeksinspanning afgesproken. Daarnaast zijn in de stadsbrede prestatieafspraken tussen Mitros en gemeente een bodemprestatie voor energie afgesproken (conform de te verwachten Bouwbesluit eisen per januari 2021) en zijn voor de andere thema's ook onderzoeksinspanningen afgesproken.
Ook is in het startdocument gevraagd om een minimale GPR-gebouw score van 7,5 te verantwoorden.
Verder is onlangs door het college van B&W het Utrechts Energie Protocol vastgesteld als hulpmiddel om transparant te zijn in de mate van klimaatneutraliteit van gebiedsontwikkelingen en om deze toe te passen binnen het Utrechts Plan Proces. In plaats van het middel GPR-gebouw richt Mitros zich met betrekking tot de milieubelasting van materialen op een MPG lager dan 1. Dit is een beter resultaat dan de afgesproken GPR van 7,5 in het startdocument.
De duurzaamheidsaspecten zullen worden verantwoord in paragraaf 4.6.

Voor de wettelijk geborgde milieuthema's en aanwezige hinderbeoordelingszone's, welke verantwoord moeten worden bij een bestemmingsplan dient in deze planfase aannemelijk gemaakt te worden dat hierdoor geen niet te overkomen belemmeringen worden opgeworpen voor dit plan.
Een beoordeling hiervan wordt gegeven in paragrafen 5.1. tot en met 5.5.

3.6 Gezonde verstedelijking voor iedereen

De Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) is in 2016 vastgesteld. In de RSU zijn de contouren voor de ontwikkelopgaven van de economische ontwikkelingsgebieden, verdichtingsgebieden en aandachtsgebieden in beeld gebracht. Utrecht groeit en wil die groei vooral faciliteren door inbreiding. Het streven is de openbare ruimte beter te benutten en grotere betekenis te geven als plek waar de stad zich presenteert. Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het uitgangspunt. Dat betekent focussen op bewegen, welbevin-den, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid. Momenteel is een nieuwe Ruimtelijke Strategie (RSU 2040) in voorbereiding, hierin wordt naast het faciliteren van groei door inbreiding ook focus gelegd op voldoende openbare ruimte, groen, werkgelegenheid, sport, etc.

Hoofdstuk 4 Onderbouwing

4.1 Beleidskader

Het bouwplan speelt in op de ambities van Utrecht, zoals onder andere verwoord in de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Het gaat hier om een inbreiding/verdichting in de bestaande stad. Er worden extra sociale, en duurzame, huurwoningen bijgebouwd, met een duidelijke verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Het streven is de openbare ruimte beter te benutten en grotere betekenis te geven als plek waar de stad zich presenteert. Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het uitgangspunt. Dat betekent focussen op bewegen, welbevinden, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid. De appartementen zijn lift ontsloten. Dit is een woningtype die nog weinig aanwezig is in de buurt. Met de bouw van deze appartementen verwacht men de senioren te kunnen laten doorstromen, waardoor deze woningen weer beschikbaar komen voor jonge stellen. Passende huisvesting speelt hier dus een belangrijke rol. In het sociale segment maken we hiervoor een inhaalslag. Utrecht kiest hierbij voor gezond stedelijk leven als koers voor de lange termijn.
De inbreiding op de Johan Wagenaarkade sluit goed aan bij de uitgangspunten en ambities uit de RSU en gezonde verstedelijking zoals verwoord in hoofdstuk 3, omdat met dit project bijvoorbeeld de openbare parkruimte (Amsterdam Rijnkanaalpark) vergroot wordt.

De Welstandsnota Utrecht heeft tot doel het bieden van meer samenhang in het beleid dat zich richt op het uiterlijk van de stad. Ook biedt het een inhoudelijk, objectief kader waarmee de rechtszekerheid voor de initiatiefnemer wordt gediend en worden efficiënte en transparante procedures voor de welstandszorg vastgelegd. In de Welstandsnota Utrecht wordt onderscheid gemaakt in drie beleidsniveaus: open, respect en behoud.
Het plangebied is op de analysekaart opgenomen met bebouwings-typologie ‘stempel- en strokenverkaveling’. Voor het plangebied geldt conform de beleidskaart het beleidsniveau ‘respect’. Hiervoor geldt dat bij verandering van het bebouwingsbeeld essentiële eigenschappen van de aanwezige bebouwings- en omgevingskarakteristiek worden gerespecteerd.

Dit betekent:

- samenhang en structuur van het stedelijke (en landelijke) beeld staat voorop
- respect voor het kenmerkende bebouwingsbeeld met zijn architectonische verschijningsvorm
- nieuwe interpretaties, veranderingen en transformaties zijn mogelijk.
- Het plan sluit in architectuur en materialisering aan op de buurt en het ensemble van de Mattheuskerk, maar in een eigentijdse interpretatie. Zodoende wordt voldaan aan de welstandsnota en het beleidsniveau “respect”.

Op 17 oktober 2019 heeft de gemeenteraad de Nota Gezondheid voor iedereen-Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019-2022 vastgesteld. De ambitie van de nota is dat mensen op een prettige, gezonde manier in de groeiende stad Utrecht kunnen wonen, werken en leven. Met de nota worden kansen benut door gezondheid te koppelen aan gebiedsontwikkeling, duurzaamheid, mobiliteit en sociale- en economische ontwikkelingen. De speerpunten voor de beleidsperiode die extra gezondheidswinst helpen te realiseren zijn: gezonde leefomgeving, gezond en veilig opgroeien, gezond gedrag, gezond rondkomen en gezond werkgeverschap. Het plan draagt hier onder andere aan bij door nieuwe gezondere woningen, goed bereikbare fietsenstallingen om het fietsen te stimuleren en vergroten van de groene openbare ruimte om beweging te stimuleren.

Afbeelding:
Impressie park met
middenblok en hoekblokken



De ‘Actualisatie van Groenstructuurplan Utrecht’ maakt inzichtelijk hoe we met de stedelijke groenstructuur bijdragen aan de nieuwe opgaven die er afkomen op de stad Utrecht. Daarbij bouwen we voort op de oorspronkelijke ambities uit het Groenstructuurplan 2007. Het geactualiseerde Groenstructuurplan 2017 kent vijf hoofdopgaven:

1. Vergroten van de ecologische, recreatieve en landschappelijke kwaliteit van het bestaande stedelijk groen van Utrecht voor mensen, planten en dieren;
2. Verbeteren van de bereikbaarheid van de groengebieden rond Utrecht door recreatieve en ecologische verbindingen aan te leggen;
3. Uitbreiden van de groene buitenruimte door grootschalige groengebieden om de stad aan te leggen;
4. Gezonde verstedelijking;
5. Klimaatadaptie

Dit project draagt bij aan drie hoofdopgaven. Namelijk (1) en (5) door het opheffen van asfalt en terugbrengen van groen en (4) doordat verouderde en energie onzuinige woningen worden vervangen door energiezuinige woningen.

4.2 Functies

Het plan betreft de realisatie van 54 sociale huur appartementen met een gebruiksoppervlak van gemiddeld 62 m2 GO (Gebruiksoppervlak) voor de tweekamerappartementen, 70m2 voor de driekamerappartementen en 80m2 voor vierkamerappartementen. Het voorgestelde woonprogramma sluit goed aan op de huidige verdeling naar segmenten in de wijk en de woonvisie, waarin thema’s zoals betaalbaarheid, beschikbaarheid maar ook duurzaamheid en leefbaarheid centraal staan. Het toevoegen van de categorieën H2 en H3 appartementen met lift zorgt voor meer differentiatie binnen het sociale huursegment. De ontwikkeling Johan Wagenaarkade maakt onderdeel uit van de prestatieafspraken tussen de gemeente en Mitros. In het addendum prestatieafspraken 2017-2020 is het plan opgenomen in het productieprogramma.

De sociale huurwoningen binnen het project zijn als volgt gedifferentieerd qua grootte:

- 26 tweekamerappartementen van circa 62m2 GO (streefhuur eerste aftoppingsgrens (< € 619,01)
- 26 driekamerappartementen van circa 70m2 GO (streefhuur liberalisatiegrens (< € 737,14)
- 2 vierkamerappartementen van circa 80m2 GO (streefhuur liberalisatiegrens (< € 737,14)

Hiermee draagt dit plan bij aan de ambities in de woonvisie.

4.3 Ruimtelijk

De herontwikkeling gaat uit van:

- Sloop van 20 bestaande duplexwoningen;
- Ter plekke verwijderen Johan Wagenaarkade (weg)
- Aanleg binnenstraat met parkeerplekken
- Bouw van 26 wooneenheden circa 62m2 GO en 26 wooneenheden van circa 70m2 en 2 wooneenheden van circa 80m2;
- Het centrale appartementengebouw bestaat uit 5 woonlagen, met een flauw hellend zadeldak, met een terug liggende gevel (op de derde laag) aan de zijde van de binnenstraat. Het dak is gedraaid ten opzichte van de huidige situatie;
- De appartementengebouwen op de hoeken bestaan uit 4 woonlagen met een flauw hellend zadeldak, met terug liggende gevel (op de derde laag) aan de bestaande zijstraten.
- Uitbreiding en herinrichting van het park;
- Aanpassingen in de verkeercirculatie.

De verkavelingsrichting is vergelijkbaar met de huidige bebouwingsstructuur, behalve dat de nieuwe binnenstraat een publiek karakter zal hebben omdat hier de voordeuren komen. Hierdoor wordt de strikte scheiding tussen privé en openbaar wat minder hard in het nieuwe plan. Tevens wordt het middelste blok naar voren geschoven, in plaats van terug liggend zoals in de oorspronkelijke situatie.

Afbeelding:
Impressie park met
hoekblok en Petristraat



Qua architectuur is gezocht naar een verwantschap aan de naoorlogse architectuur van de rest van het driehoekige blok en de architectuur in de buurt Halve Maan. De panden hebben een duidelijke eigentijdse uitstraling gericht op elkaar en de vergrote parkzone. De aansluiting op het bestaande zit hem vooral in de aansluiting in de architectuur wat betreft de karakteristiek van het bestaande ensemble, de materialisering en detaillering (zie ook kopje beeldkwaliteit).

Beeldkwaliteit bebouwing
De nieuwe bouwblokken gaan onderdeel uitmaken van het bestaande ensemble van de kerk en de rijen duplexwoningen. Om een goede aansluiting te waarborgen is de toepassing van de volgende zaken van belang:

1. De blokken krijgen een flauw hellende kap, die rust op een, aan twee zijden van het blok, doorlopende dakgoot met een overstek ten opzichte van de gevel;
2. De gevelindeling karakteriseert zich als openingen in het metselwerk (en niet zoals men tegenwoordig vaak ziet, een raster van metselwerk met daartussen de puien);
3. Balkons zijn als elementen toegevoegd aan de gevel, ze hangen eraan;
4. De gebouwen zijn in principe alzijdig, maar in de vormgeving zijn twee echte kopgevels herkenbaar (op de koppen bij de Hendrika van Tussenbroeklaan en de Petristraat), deze zijn afwijkend vormgegeven van de rest;
5. De materialisering en detaillering wordt afgestemd in lijn met de bestaande bebouwing.

Oriëntatie bebouwing
De appartementenblokjes worden alzijdig ontworpen (2 vierspanners en 1 zesspanner) en krijgen een centraal stijgpunt waardoor de appartementen rondom aan de buitengevel zitten. Hierdoor is er voldoende sociale controle in de parkzone alsmede in het achtergelegen binnengebied. Bovendien bevinden de hoofdentrees van de bebouwing zich aan de binnenstraat, en is er sprake van tweede entrees aan de parkzijde.
De bebouwing verhoudt zich met deze opzet goed tot de omliggende bouwblokken. Door de parkeerplaatsen grotendeels in het binnengebied te realiseren ontstaat er buiten het blok ruimte voor meer groen.

De verdichting die plaats vindt aan de Johan Wagenaarkade gaat gepaard met een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte, om deze beter te benutten en betekenis te geven.

Afbeelding:
Plankaart



4.4. Verkeer en parkeren

Opheffen wegvak en knip

Het opheffen van de verbinding tussen de Johan Wagenaarkade en de Hendrika van Tussenbroeklaan en het aanbrengen van de knip hebben gevolgen voor de ontsluiting van zowel Halve Maan-Zuid als Halve Maan-Noord. Het verkeersbeleid van de gemeente Utrecht is erop gericht het verkeer zo snel mogelijk naar ontsluitingswegen te leiden en woonstraten te ontlasten. De gewijzigde verkeerscirculatie en het realiseren van de knip dragen hieraan bij, verminderen de verkeersintensiteit in de wijk als geheel, voorkomt sluipverkeer door de wijk en onveilige situaties als gevolg van te hard rijden. Deze verkeersgevolgen zijn hieronder toegelicht.

Ontsluiting Halve Maan-Zuid

Doordat de verbinding tussen de Petristraat en de Hendrika van Tussenbroeklaan niet terugkomt vervalt de Hendrika van Tussenbroeklaan als ontsluitingsweg voor de wijk. De toekomstige ontsluiting is weergegeven op naastgelegen afbeelding.

Voor de beoordeling van de ontsluiting van de wijk zijn de huidige en toekomstige intensiteiten beoordeeld. Hiervoor is het verkeersmodel van de gemeente Utrecht gebruikt. Dit model bevat een berekening (prognose) van de hoeveelheid verkeer op basis van de aanwezige functies (wonen, winkels, onderwijs, etc) voor 2030. Op basis van recente ervaring (zeer beperkte toename van het autogebruik binnen de ring van de stad) worden deze getallen ook als representatief voor de huidige situatie gezien.

Het model gaat er vanuit dat zowel noord als zuid afzonderlijk ontsloten worden op de Lessinglaan respectievelijk de Joseph Haydnlaan; de grens ligt ter hoogte van de Everard Meijsterlaan (Dafne Schippersbrug). Het model houdt onbedoeld al rekening met een knip ter hoogte van de Dafne Schippersbrug (er is in het model geen relatie tussen het noordelijke en zuidelijke deel van de wijk).

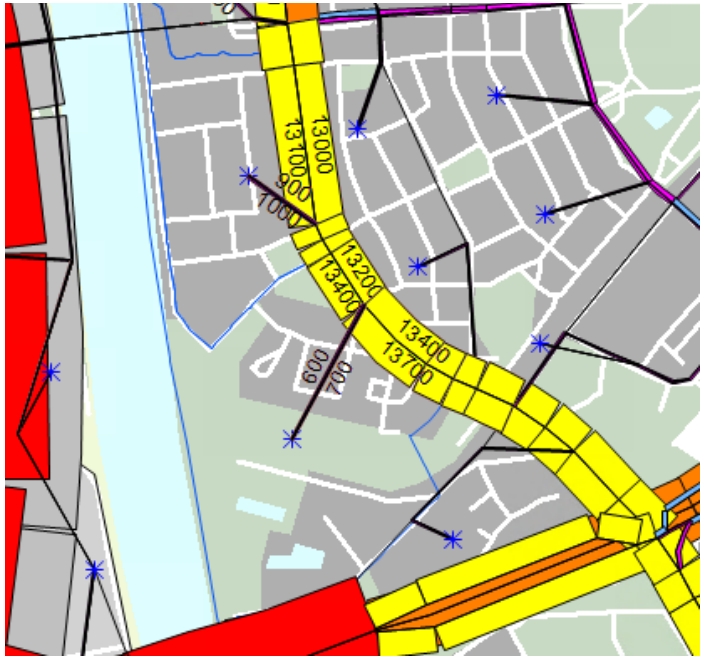


Afbeelding:
Situatie toekomstige ontsluiting Halve MaanZuid. Het rode kruis geeft bij benadering de locatie van de ‘knip’ aan.

Afbeelding:
Uitsnede verkeersmodel Utrecht prognosejaar 2030, Halve Maan-Zuid

Op basis van dit model kunnen we bepalen hoeveel verkeer gebruik zal maken van de ontsluitingswegen: de Petristraat en de Catharina van Renneslaan.

Verkeersintensiteiten Halve Maan-Zuid
De Petristraat en de Catharina van Renneslaan hebben en houden een belangrijke rol in de ontsluiting van de wijk Halve Maan-Zuid. Het grootste deel van de wijk (circa 250 woningen) zal gebruik maken van deze twee wegen om de wijk in en uit te gaan. Door de knip in de Johan Wagenaarkade rijdt er vrijwel uitsluitend bestemmingsverkeer in de wijk. In de wijk heeft alleen de basisschool een beperkte aantrekkende werking voor verkeer van buiten de wijk. Het gaat daarbij om enkele tientallen auto's per haal-/brengmoment.



Het model geeft aan dat er circa 1.900 voertuigbewegingen de wijk in en uitgaan. Deze voertuigbewegingen zijn gerelateerd aan 402 woningen binnen deze zone.
Gemiddeld genereert een woning daarmee 4,72 verkeersbewegingen per etmaal.
In deze zone bevinden zich ook woningen die (in de toekomstige situatie) weinig tot geen relatie hebben met het gebied tussen de Petristraat en de Catharina van Renneslaan. Het gaat hier om de woningen langs de Joseph Haydnlaan, Hendrika van Tussenbroekplantsoen, de Hendrika van Tussenbroeklaan en de woningen Johan Wagenaarkade 1-10Bis, die in de toekomst gesloopt worden. Bewoners van deze woningen parkeren langs de respectievelijke straten. Voor de ontsluiting wordt vooral gebruik maken van de Joseph Haydnlaan en/of het Hendrika van Tussenbroekplantsoen.
Deze woningen, totaal circa 154, worden daarom buiten beschouwing gelaten.

Onderzoeksgebied
In het gebied tussen de Petristraat en de Catharina van Renneslaan zijn en blijven in de toekomstige situatie circa 250 woningen aanwezig. De bouw van extra woningen aan de Johan Wagenaarkade heeft geen invloed op deze getallen, omdat deze woningen ontsluiten via de Hendrika van Tussenbroeklaan.

Deze 250 woningen genereren per huishouden gemiddeld 4,72 bewegingen per etmaal. Dit is een totaal van circa 1200 verkeersbewegingen per etmaal. Dit betekent ongeveer 600 voertuigen de wijk in via de Petristraat en ongeveer 600 voertuigen de wijk uit via de Catharina van Renneslaan. Binnen de wijk zijn immers weinig bestemmingen waarvoor men de auto zal gebruiken.

Ingaand verkeer
In de huidige situatie gebruikt ingaand verkeer doorgaans al de Petristraat en de Galeslootstraat. In de toekomstige situatie wijzigt dit feitelijk niet. Deze straten worden naar verwachting rustiger doordat er minder verkeer richting Halve Maan-Noord en richting de woningen Johan Wagenaarkade 1-10bis door deze straten zal rijden.

Uitgaand verkeer
Voor het uitgaande verkeer verandert er meer. De route Johan Wagenaarkade/Hendrika van Tussenbroeklaan verdwijnt en ook richting het noorden kan men de Johan Wagenaarkade niet meer gebruiken vanwege de knip ter hoogte van de Dafne Schippersbrug. Dit verkeer gebruikt in de nieuwe situatie de Catharina van Renneslaan. Zoals hierboven reeds becijfert komen deze aantallen ongeveer op 600 uit. In landelijke richtlijnen (vanuit het CROW[1]) is voor dit soort straten een bovengrens van maximaal 1.000 voertuigbewegingen pet etmaal gesteld. Hierbij is uitgegaan van een woonerf (waarbij het uitgangspunt is dat kinderen op straat moeten kunnen spelen) waarmee de leefbaarheid en verkeersveiligheid gegarandeerd kan worden. Gezien de te verwachten verkeersintensiteiten worden daarom geen problemen verwacht op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Er is sprake van een toename van de hoeveelheid verkeer in de Catharina Van Renneslaan. Deze toename is een direct gevolg van het aanbrengen van de knip en het opheffen van een deel van de Johan Wagenaarkade. Om deze stijging in perspectief te plaatsen is ook gekeken naar het huidig gebruik. Door de huidige alternatieven is het gebruik van de Catharina van Renneslaan relatief beperkt. Met name bewoners uit deze straat en de Noltheniusstraat gebruiken deze straat.

Gebruik door direct aanwonenden
Op basis van de verkeerscijfers uit het verkeersmodel en het aantal aanwezige woningen in de Noltheniusstraat en Catharina van Renneslaan is becijferd hoeveel verkeer er nu naar verwachting in de Catharina van Renneslaan rijdt. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen het deel van de Catharina van Renneslaan tussen de Johan Wagenaarkade en de Noltheniusstraat en het deel tussen de Noltheniusstraat en de Joseph Haydnlaan. Ook voor de Noltheniusstraat is onderscheid gemaakt tussen de woningen die verplicht zijn om via de Catharina van Renneslaan uit te rijden en de woningen die een keuze hebben om eventueel via de Averkamplaan weg te rijden. Van deze laatste groep woningen is aangenomen dat ongeveer twee derde alsnog gebruik maakt van de Catharina van Renneslaan om de wijk te verlaten. Op basis van deze uitgangspunten is het aantal verkeersbewegingen in de Catharina van Renneslaan becijferd op circa 175 verkeersbewegingen per etmaal op het deel tussen de Noltheniusstraat en de Joseph Haydnlaan en op het gedeelte tussen de Johan Wagenaarkade en de Noltheniusstraat op circa 90 verkeersbewegingen.

Ander gebruik
Ook andere wijkbewoners gebruiken de Catharina van Renneslaan. Bijvoorbeeld om de winkels aan de Händelstraat te bereiken of om de Joseph Haydnlaan te bereiken. Naar schatting gaat het hier om circa 50 tot 100 voertuigen per etmaal.

Totaal gebruik
Het totale gebruik van de Catharina van Renneslaan in de huidige situatie wordt op basis van het bovenstaande geschat op ongeveer 225-275 voertuigbewegingen per etmaal. Hierbij ligt het zwaartepunt op het gedeelte tussen de Noltheniusstraat en de Joseph Haydnlaan.

1 *CROW is een Nederlandse stichting die zich opstelt als kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid.

Toekomstige ontwikkelingen
Er is geen rekening gehouden met het feit dat de verwachting is dat op termijn betaald parkeren kan worden ingevoerd en is ook nog geen rekening gehouden met het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht, dat naar verwachting tot 2040 een reductie van het aantal autobewegingen van maximaal 10% tot gevolg zal hebben. Met de algehele verwachting dat de verkeersintensiteiten in de wijk op termijn nog verder zullen dalen is bij onderstaande conclusie nog geen rekening gehouden.

Conclusie:
De verwachtte verkeersintensiteiten blijven ruim onder de maximale intensiteiten uit de richtlijnen die het CROW voor dergelijke woonstraten stelt. De verwachtte intensiteiten zijn volgens deze normen acceptabel in een woonerf, waar kinderen geacht worden op straat te kunnen spelen. De leefbaarheid en verkeersveiligheid van de straten in dit gebied is, ondanks een relatief forse toename, daarmee nog steeds voldoende gewaarborgd.

Verkeersveiligheid Halve Maan zuid
De uitrit bij de Catharina van Renneslaan is druk, maar het is door de brede uitritconstructie mogelijk om meer naar rechts op te stellen waardoor het zicht op het naderende verkeer goed is. De Catharina van Renneslaan sluit op de Joseph Haydnlaan aan middels een uitritconstructie waardoor de snelheid ter plaatse laag ligt. Een halterende bus kan het zicht tijdelijk verminderen. Dit gebeurt in de spits ongeveer 4 keer per uur. Ook dan kan men meer naar recht opstellen voor beter zicht. De overige momenten heeft men hier goed zicht op het naderende verkeer.
Gezien de eerder omschreven verkeersintensiteiten en het feit dat veel straten door de beperkte breedte niet uitnodigen tot hoge snelheden worden geen bijzondere verkeersveiligheidsrisico's verwacht.

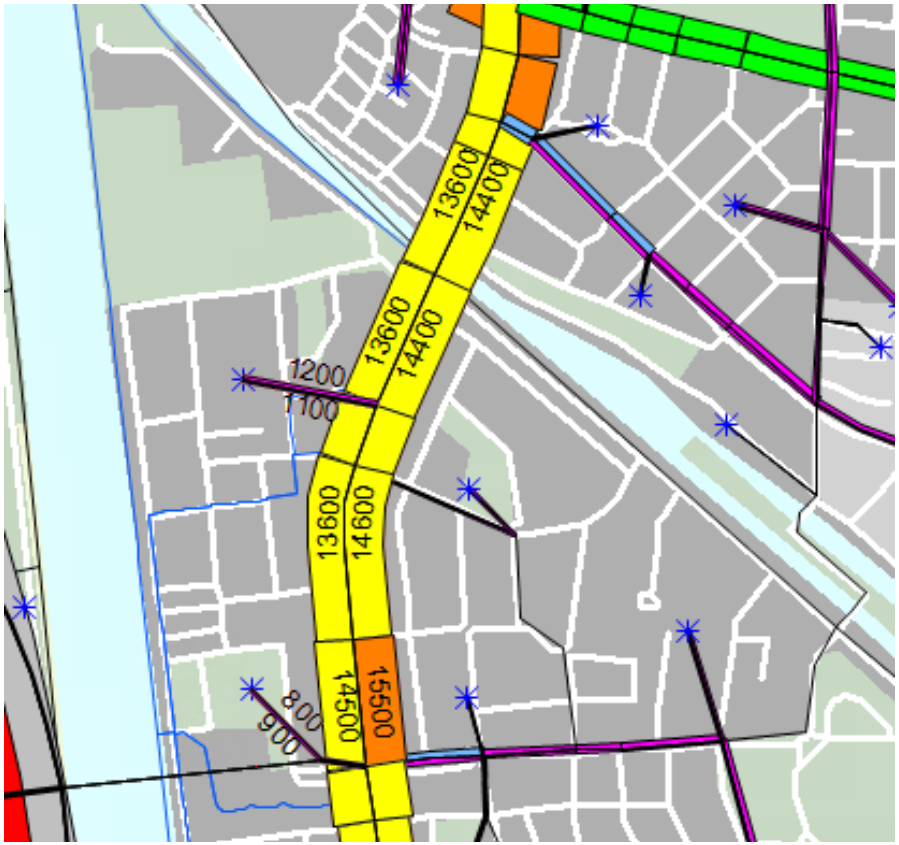
Ontsluiting Halve maan noord
Voor de wijk Halve Maan-Noord heeft het realiseren van de knip ter hoogte van de Dafne Schippersbrug ook gevolgen. De Johan Wagenaarkade is voor veel bewoners van het noordelijke deel van de wijk de route om de wijk in- en uit te gaan. Deze mogelijkheid is er in de nieuwe situatie niet meer.
Naast de knip in de Johan Wagenaarkade verandert er feitelijk niets aan de ontsluiting van de wijk. Doordat bewoners niet meer via de zuidkant de buurt uit kunnen rijden zullen ze via bestaande straten in Halve Maan Noord de buurt uitrijden. Dit zorgt naar verwachting tot een beperkte toename van de hoeveelheid autoverkeer in de straten die het noordelijke deel van de wijk ontsluiten.

Afbeelding:
Uitsnede verkeersmodel gemeente Utrecht, prognosejaar 2030, Halve Maan Noord

Verkeersintensiteiten Halve Maan Noord

Verkeersmodel

Voor een inschatting van de hoeveelheid verkeer is gebruik gemaakt van het verkeersmodel. Tevens is op basis van de adressen en “expert judgement” een inschatting gemaakt van de meest waarschijnlijke verdeling van deze verkeersbewegingen over de verschillende aansluitingen van deze wijk op de Lessinglaan.



Uit het verkeersmodel blijkt dat de hoeveelheid verkeerswegingen de wijk in en uit voor het noordelijke deel van Halve Maan voor 2030 circa 4.000 voertuigbewegingen per etmaal zal bedragen. Dit aantal is berekend op basis van 887 woningen in dit gebied. Dat komt neer op circa 4,51 verkeersbewegingen per etmaal, per woning. Hierbij zijn echter de woningen langs de Lessinglaan ook volledig meegerekend. Als we deze woningen (105 stuks) maar voor de helft tot de wijk rekenen (parkeren gebeurt deels langs de Lessinglaan maar ook deels in de wijk) is de totale verkeersgeneratie van de wijk komt daarmee 236 verkeersbewegingen lager uit op circa 3.800.

Dat betekent dat er per dag ongeveer 1900 voertuigbewegingen de wijk in en 1900 voertuigbewegingen de wijk uit gaan.

Verdeling verkeer

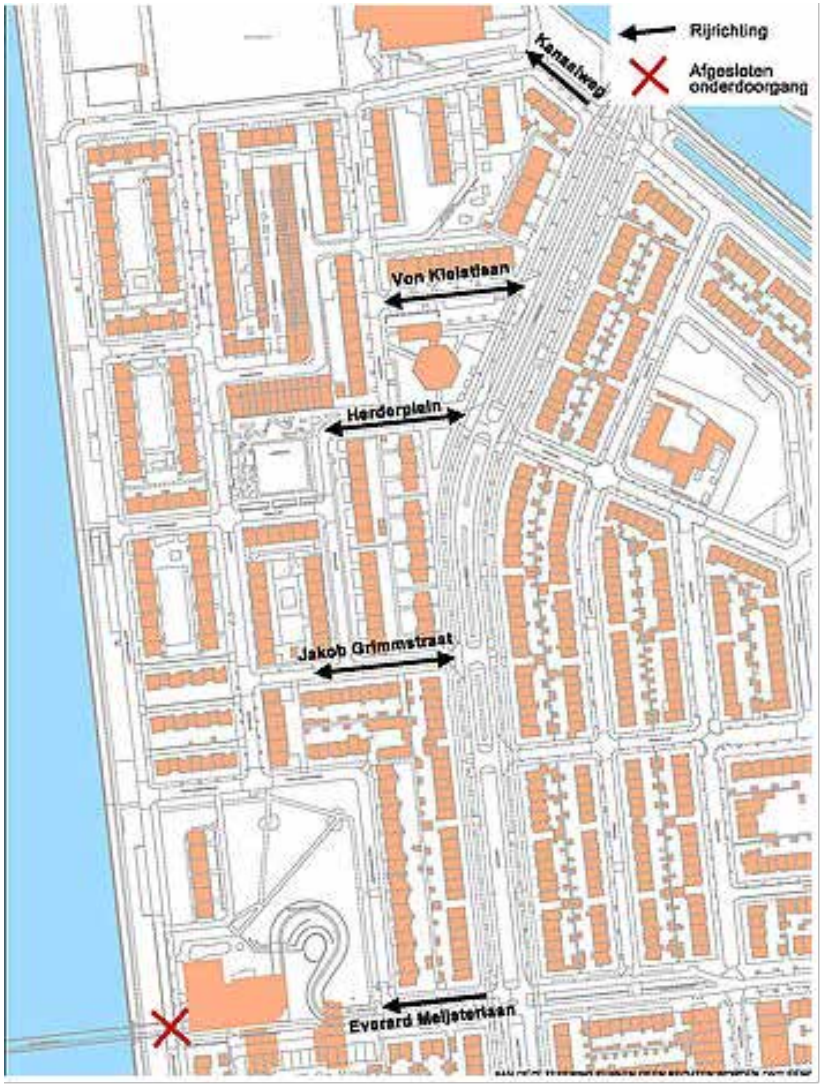
Halve Maan Noord kent vijf aansluitingen. De verwachting is dat het ingaande en uitgaande verkeer niet gelijk over de aansluitingen verdeeld zal worden. We nemen aan dat de bewoners van de wijk meer oriëntatie richting het 24 oktoberplein hebben en de verbindingen richting het zuiden daarom drukker zullen zijn. Voor de berekening houden we rekening met de verhouding 1/3 naar en vanuit het Noorden en 2/3 naar en vanuit het Zuiden.

1. Kanaalweg/Cervanteslaan. Deze weg is alleen te gebruiken door verkeer uit noordelijke richting dat de wijk in wil. De verkeersfunctie van de Cervanteslaan is hierdoor beperkt. Naar schatting maakt circa 13% van het ingaande verkeer gebruik van deze weg.
2. Von Kleistlaan. Deze weg mag in twee richtingen gebruikt worden maar heeft geen verbinding met de oostelijke rijbaan van de Lessinglaan. Hierdoor is deze weg alleen vanuit noordelijke richting te gebruiken als toegangsweg om de wijk in te gaan en kan men alleen in zuidelijke richting de wijk verlaten (ter hoogte van het Herderplein kan eventueel gekeerd worden). Deze weg is maar voor een klein deel van de wijk interessant.

Afbeelding:
Verdeling verkeer

Mede gezien de nabijgelegen aansluiting Herderplein. Naar schatting maakt circa 5% van het ingaande verkeer en circa 10% van het uitgaande verkeer gebruik van deze weg.

3. Herderplein. Deze weg is in twee richtingen te gebruiken en voor een groot deel van de wijk de meest waarschijnlijke route om in de toekomst te gebruiken. Het Herderplein heeft een volledige aansluiting met de Lessinglaan waardoor naar schatting 48% van het ingaande verkeer en 55% van het uitgaande verkeer gebruik maakt van deze aansluiting.
4. Jakob Grimmstraat. Deze weg is net als het Herderplein in twee richtingen te gebruiken en heeft een volledige ontsluiting. Voor het zuidelijk deel van Halve Maan Noord is dit de voornaamste en kortste route de wijk uit. Tevens wordt verondersteld dat een deel van het ingaande verkeer uit zuidelijke richting zal kiezen voor een route via de Everard Meijsterlaan. Naar schatting maakt 30% van het ingaande verkeer en 35% van het uitgaande verkeer gebruik van deze weg.
5. Everard Meijsterlaan. Deze weg kan alleen gebruikt worden om de wijk in te rijden. Voor de woningen rond het Victor Hugoplantsoen is dit de voornaamste (en deels enige) toegangsweg. Bovendien is deze weg het meest zuidelijk gelegen waardoor gebruik ervan aantrekkelijk is voor verkeer uit zuidelijke richting. De aanwezigheid van veel fietsers wordt gezien als een factor die het gebruik ontmoedigt. Bovendien zal het gebruik van deze kruising in de toekomst afnemen als het project ‘Westelijke stadsboulevard’ gerealiseerd wordt volgens het functioneel ontwerp. In dit ontwerp wordt de linksafbeweging vanuit zuidelijke richting naar de Everard Meijsterlaan opgeheven en vervangen door een keerlus verderop. Dit zal meer verkeer richting de meer noordelijk gelegen aansluitingen sturen waardoor voornamelijk bewoners rond het Evert Cornelisplantsoen deze aansluiting zullen gebruiken. Naar schatting maakt daarom maar 4% van het ingaande verkeer gebruik van deze weg.



Op basis van bovenstaande verdeling zijn de verkeersintensiteiten per aansluiting naar schatting al volgt:

1. Cervanteslaan: circa 247 voertuigen per etmaal
2. Von Kleistlaan: circa 285 voertuigen per etmaal
3. Herderplein: circa 1.957 voertuigen per etmaal
4. Jakob Grimmstraat: circa 1.235 voertuigen per etmaal
5. Everard Meijsterlaan: circa 76 voertuigen per etmaal.

Op basis van bovenstaande analyse van het verkeersmodel is de verwachting dat de aansluiting van het Herderplein en de Jakob Grimmstraat de voornaamste ontsluiting van Halve Maan Noord zullen vormen.
De verwachtte aantallen blijven ruim onder de maximale intensiteiten uit de richtlijnen die het CROW landelijk hanteert. Het CROW geeft een streefwaarde van maximaal 5.000-6.000 motorvoertuigen per etmaal voor erftoegangsweg met een maximum snelheid van 30 km/h.

Spitsuurintensiteit
Het is een gebruikelijke aanname dat in het drukste uur van de avondspits ongeveer 10% van de totale hoeveelheid van de dag passeert. Dit betekent bijvoorbeeld voor het kruispunt Herderplein/Lessinglaan ongeveer 200 voertuigen dit kruispunt gebruiken. In de avondspits zal meer verkeer de wijk in gaan dan er uit komt. We veronderstellen dat deze verdeling 75/25 is. Dat zou betekenen dat ongeveer 150 voertuigen de wijk in willen. Dit komt neer op circa 5 auto's per 2 minuten. Het kruispunt kan deze intensiteiten zonder problemen verwerken; ook als er rekening wordt gehouden met de verhouding van zuidelijke- en noordelijke oriënta-tie.
Gelet op bovenstaande kan voor Halve Maan-noord geconcludeerd worden dat de gevolgen voor de ontsluiting van de wijk op basis van de hoeveelheid verkeer klein zijn en dat er geen knelpunten op dit vlak te verwachten zijn.

Verkeersveiligheid
Op basis van een analyse van de ongevallencijfers en de huidige inrichting is vastgesteld dat in de straten Herderplein en Jakob Grimmstraat geen sprake is van onveilige situaties. Ter hoogte van het Herderplein kan een halterende bus het zicht tijdelijk verminderen. Dit gebeurt in de spits ongeveer 4 keer per uur. Op dat moment heeft een weggebruiker voldoende ruimte om meer naar rechts op te stellen om zijn zicht zo te vergroten. De overige momenten heeft men hier goed zicht op het naderende verkeer. In de Jakob Grimmstraat kan het zicht belemmerd worden door de geparkeerde auto's langs de Lessinglaan. Echter, de uitrit heeft voldoende breedte, waardoor men zich zo kan opstellen dat het zicht vergroot wordt. Deze situatie is niet onveilig.

Situatie basisschool
De knip in de Johan Wagenaarkade heeft ook gevolgen voor de ontsluiting van de Openbare basisschool aan het Victor Hugoplantsoen. De Johan Wagenaarkade is nu nog de voornaamste plek voor het brengen en halen van leerlingen met de auto. De auto's rijden aan de Johan Wagenaarkade langs de school. Het breng en haal gedrag is heel divers. Kinderen worden afgezet, waarna direct wordt doorgereden of gekeerd. Andere auto's worden geparkeerd, waarna de kinderen naar school worden begeleid. Ook deze auto's rijden door of keren.
In de nieuwe situatie is het niet meer mogelijk om aan de Johan Wagenaarkade langs de school te rijden. De verwachting is dat de meeste ouders ervoor zullen kiezen om de kinderen rond het Victor Hugoplantsoen af te zetten en het laatste stukje te lopen. Verder blijft het mogelijk om aan de Johan Wagenaarkade te parkeren.
De Johan Wagenaarkade ter hoogte van de nummers 39 t/m 45 is in de toekomstige situatie doodlopend. Het is mogelijk om hier te parkeren, te stoppen en te keren, maar dit is niet aantrekkelijk en ook niet wenselijk. Dit gebruik wordt daarom ook niet gefaciliteerd door bijvoorbeeld een keerlus aan te leggen. Aan de zuidkant kan men een parkeerplaats zoeken langs de Johan Wagenaarkade of de Catharina van Renneslaan. Omdat de loopafstanden hier beperkt zijn is dit een redelijk alternatief.

Tijdens verschillende observaties rond het ingaan van de school in de ochtend zijn in totaal circa 35 auto's geteld van die kinderen kwamen brengen of halen. De auto's kwamen voor ongeveer 50% uit noordelijke richting en ongeveer 50% uit zuidelijke richting. Dergelijke aantallen zorgen naar verwachting net als nu voor enige drukte rond het ingaan en uitgaan van de school.

Parkeren

Rechtens verkregen niveau

Onderstaande berekening laat zien wat het rechtens verkregen niveau is van het plangebied waaruit de conclusie getrokken kan worden dat van de nieuwe parkeereis, na afronding 20 parkeerplaatsen afgetrokken mag worden. Een recente parkeerdrukmeting, die is uitgevoerd door Goudappel Coffeng, laat zien dat er in het openbaar gebied geen parkeerruimte is om het aantal te realiseren parkeerplaatsen te verminderen.

Berekening rechtens verkregen niveau Johan Wagenaarkade 1-10bis
Schema

Functie	Aantal	maximum parkeernorm	aantal
wonen 80-130 m2 bvo	20 bewoners	1,1	-22
wonen 80-130 m2 bvo	20 bezoekers	0,3	-6
Opheffen 8 openbare pp	8	1	8
Saldo reductie			-20

Parkeerbalans

In de nieuwe situatie wordt een programma gerealiseerd dat bestaat uit 54 appartementen, waarvan 22 in de categorie 80-130m2 bruto vloeroppervlak (BVO) vallen en 32 in de categorie 55-80m2 BVO. Op basis van de gemeentelijke parkeernormen leidt dit, rekening houdend met het rechtens verkregen niveau en dubbelgebruik tot een parkeerbehoefte van 20 parkeerplaatsen.

De berekening hoe tot dit resultaat is gekomen is bijgevoegd als bijlage A.

De benodigde parkeerplaatsen kunnen niet allemaal binnen het plangebied gerealiseerd worden. Op het binnenterrein bij de woningen is ruimte om 14 parkeerplaatsen te realiseren. Om extra ruimte te creëren voor parkeerplaatsen is besloten langs de Hendrika van Tussenbroeklaan een strook parkeerplaatsen te realiseren. Hiermee kan worden voorzien in 6 extra parkeerplaatsen.

Fietsparkeren

Fietsparkeren wordt inpandig gerealiseerd in een gezamenlijke fietsenstalling. Deze stalling voldoet aan de voorwaarden zoals gesteld in het addendum op de 'Nota Parkeernormen fiets en auto'. Deze stalling biedt gelegenheid voor het parkeren van 164 fietsen waarmee aan de parkeerbehoeften voor fietsen kan worden voldaan.

4.5 Openbare ruimte

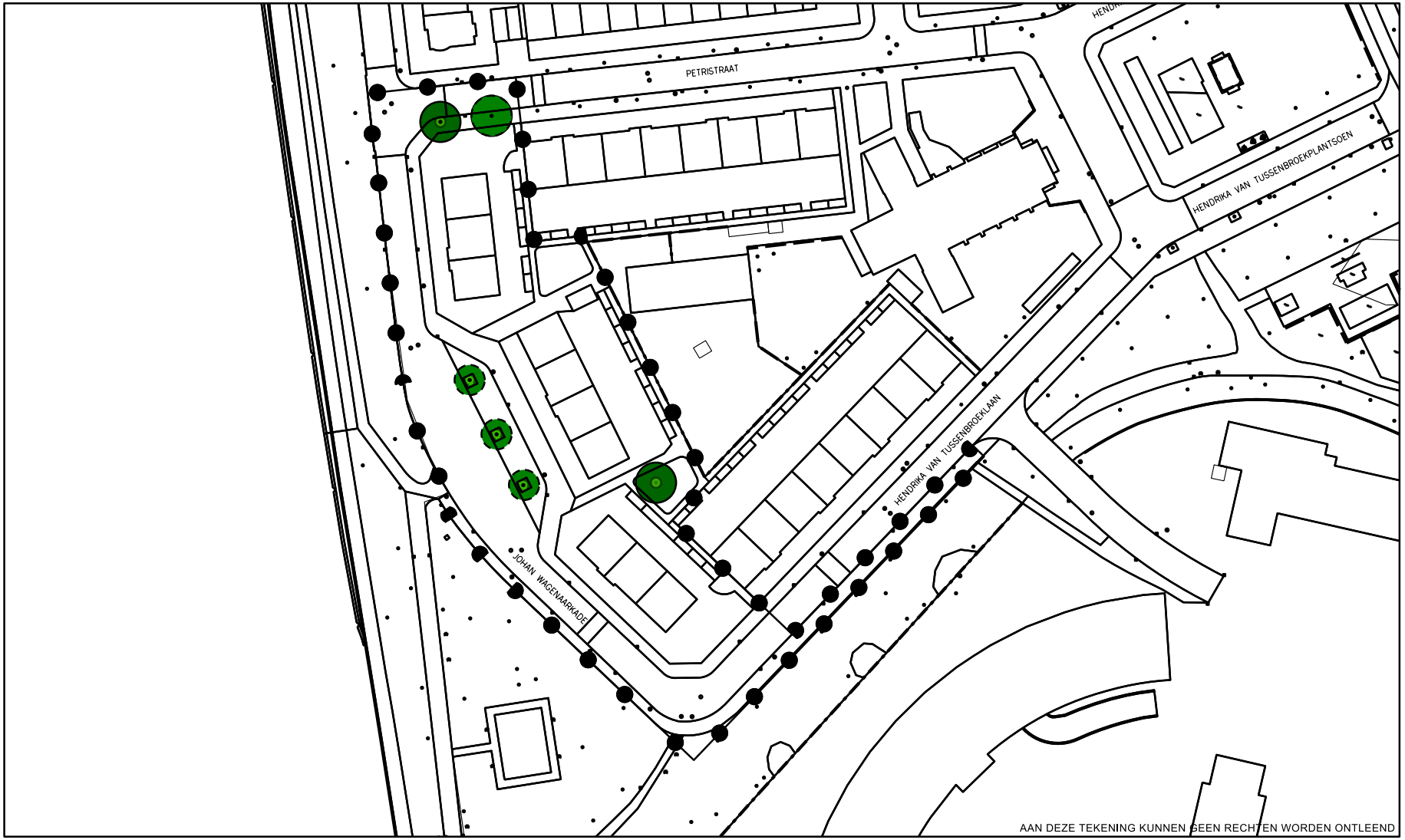
De drie volumes vormen een nieuw front aan het vergrote Amsterdam-Rijnkanaalpark. Deze vergroting vindt plaats door de opheffing van het zuidelijke deel van de Johan Wagenaarkade (weg). In het ontwerp worden bestaande bomen zoveel mogelijk opgenomen en in het park versterkt door aanplant van extra bomen, zodat boomgroepen ontstaan die het parkachtige karakter versterken. De ontwikkeling draagt bij aan de verbetering van de openbare ruimte en aan een gezonde verstedelijking.

Zowel in de architectuur als in de inrichting van de buitenruimte wordt nagestreefd dat het gehele bouwblok als één eenheid/ensemble zal aandoen. Een belangrijk kenmerk van het huidige ensemble is dat alle gebouwen dezelfde steenkleur hebben. De nieuwe gebouwen zullen een metselwerk krijgen die goed aansluit bij de huidige gebouwen. Ook de steen van de bestrating van het binnengebied zal hierop worden afgestemd zodat er een mooie eenheid ontstaat.
Een ander duidelijk kenmerk van het ensemble is de haag die rond de gebouwen ligt, zowel in de binnentuin als aan de openbare ruimte. De nieuwe bouwblokken worden ook met hagen omsloten. Dit zullen hagen zijn die overeenkomen met de wat grotere schaal van het park en de bouwblokken. Deze dikke hagen zullen op een robuuste manier de buitenruimten van de woningen op de begane grond omsluiten. In de binnentuin en het park staan enkele grote bestaande bomen. Deze losjes verstrooide bomen, wat een natuurlijk effect geeft, blijven behouden.

Afbeelding:
Bomenkaart

Te behouden bomen

Te kappen bomen



Op de positie van de twee bestaande ommuurde perken worden grote groenvakken gemaakt, waarin onder andere de bestaande grote spar in opgenomen gaat worden. Door de nieuwe bomen zoveel als mogelijk te verstrooien (en niet strak uit te lijnen) over het plangebied ontstaat er een logische verbinding tussen parkzone en binnengebied. Door de alzijdige opzet en de afstand tussen de bebouwing ontstaat er een samenhang tussen het park en het binnengebied.

Door de alzijdige opzet en de afstand tussen de bebouwing loopt de nieuwe parkinrichting tot aan de achtergelegen binnenstraat. De ruimte tussen de bebouwing krijgt hiermee een meer openbaar karakter. Het daar achtergelegen binnenterrein met parkeerplaatsen wordt afgeschermd en ingeplant met hagen, nieuwe bomen en beplanting. De woongebouwen krijgen een tweede entree aan de parkzijde, hier worden nieuwe paden aangelegd die verbonden worden met het doorlopende pad in het Amsterdam-Rijnkanaalpark.
Uitgegaan wordt van materialisering volgens het Handboek Openbare Ruimte en het toepassen van waterdoorlatende verharding om zo veel mogelijk hemelwater af te koppelen. Het Inrichtingsplan binnenterrein wordt in ieder geval door de gemeente getoetst op bereikbaarheid/ toegankelijkheid van nood-en hulpdiensten, verlichting, breedte parkeervakken en rijweg. Mitros is verantwoordelijk voor het beheer van het binnenterrein. De inrichting van de Hendrika van Tussenbroeklaan en de daar te realiseren parkeerplaatsen moeten voldoen aan de eisen, die de gemeente daaraan stelt.
Het inrichtingsplan voor de parkzone wordt later afgerond en zal worden ingericht conform de principes van Rondje Stadseiland en Kadernota (zie paragraaf 3.4).

4.6 Duurzaamheidsmaatregelen extra boven Bouwbesluit.

Energievisie en verantwoording conform Utrechts Energie Protocol
Voor het plan is door Mitros een energieconcept (visie) met een indicatieve EPC/BENG-berekening opgesteld. Hieruit blijkt dat met een EPC van 0,1 dan wel een BENG3 van meer dan 90 % kan worden behaald. Dit wat betreft de gebouwgebonden energie.
Voor een klimaatneutraal plan (energie gebouw én gebruik) moet buiten het plangebied nog grofweg zo'n 100.000 kWh per jaar worden opgewekt. Dit komt overeen met 500 – 600 m2 zonnepanelen.

Ambitie MPG ipv GPR
In plaats van een GPR-berekening zal Mitros voor de MPG, (onderdeel van GPR) streven en onderzoek doen naar een betere prestatie dan die van het Bouwbesluit: 0,6 i.p.v. 1,0. Hierover zal voorafgaand aan de aanvraag een Omgevingsvergunning worden teruggekoppeld en onderdeel zijn van de omgevingsvergunning.

Maatregelen, akties mbt circulair slopen
Uit een inventarisatie van twee sloopbedrijven bleek dat er niet zo veel kan met de bestaande materialen, behalve gescheiden afvoeren. Als leuk detail komen de kozijnen van de ronde raampjes op de koppen van de huidige woningen terug in de nieuwbouw. Eerste idee is om er een spiegel in te plaatsen en in de 3 hallen op te hangen. Ook wordt met een partij gekeken of het hout van de 3 hazelaars (staan tussen de parkeerplaatsen) hergebruikt kunnen worden. In de nieuwbouw komen onder andere balkons, die later gedemonteerd kunnen worden.

Maatregelen klimaatadaptatie deel bebouwing
Door het plan neemt het groen toe ten nadele van de verharding. Daarnaast geeft Mitros door koeling in de woningen, zonneschermen, betere isolatie en toevoegen van bomen op eigen terrein antwoord op de hittestress.

Diervriendelijk bouwen maatregelen
Vanuit het Flora&Fauna-onderzoek zijn extra maatregelen niet nodig. Mitros zal in ieder geval een aantal vogelkasten meenemen in het verdere ontwerp en in afstemming met de stadsecoloog wordt onderzocht waar behoefte aan is in deze buurt en of dit binnen het plan van Mitros mogelijk is.

Met deze afspraken worden maatregelen genomen boven het Bouwbesluit en draagt dit plan bij aan de ambities, die wij hebben als stad.

Afbeelding:
Impressie parkeerterrein met midden- en hoekblok



Hoofdstuk 5 Onderzoek en haalbaarheid

5.1 Geluidhinder

Geluid kan de kwaliteit van de leef- en woonomgeving beïnvloeden. Geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke inrichting en ontwikkeling van belang zijn, zijn onder meer wegverkeer, railverkeer, scheepvaart en bedrijven (waaronder ook stemgeluid). Voor sommige geluidsbronnen zijn wettelijke regels van kracht; voor andere moet een afweging plaatsvinden in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

De regels en normen van de Wet geluidhinder zijn van toepassing bij:

- bestemmen van gronden voor nieuwe geluidgevoelige objecten als woningen en scholen;
- bestemmen van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of 30 km-wegen);
- reconstructie van wegen;
- geluidgezoneerde industrieterreinen.

De Wet geluidhinder hanteert twee grenswaarden voor de hoeveelheid geluid:

1. De voorkeursgrenswaarde. Het streven is de geluidsbelasting onder dit niveau te houden waardoor ontwikkeling zonder meer mogelijk is. Alleen als voldaan wordt aan bepaalde voorwaarden, mogen geluidgevoelige objecten aan hogere waarden dan de voorkeursgrenswaarde worden blootgesteld.
2. De maximale ontheffingswaarde. Dit is het maximale geluidsniveau waaraan, onder voorwaarden, geluidgevoelige objecten mogen worden blootgesteld.

Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde kan er een ontheffing worden verleend door de gemeente (‘hogere waarde procedure’). Aan een ontheffing verbindt de gemeente Utrecht aanvullende randvoorwaarden (zie Geluidnota) zoals het hebben van een geluidluwe gevel, een rustige buitenruimte en een akoestisch gunstige woningindeling.

Vanuit het gezondheidsbeleid van Utrecht geldt een strengere ambitiewaarde (63 dB) dan de maximale wettelijke waarde en gelden bovenstaande eisen generiek.

Voor wegen met een snelheidsregime van 30 km/u, scheepvaart en stemgeluid gelden geen normen maar deze moeten wel worden afgewogen en gemotiveerd. Daarbij kan er worden aangesloten bij vergelijkbare normen.

Plansituatie

Adviesbureau Tauw heeft een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de optredende geluidsbelastingen in het kader van de Wet geluidhinder en een goede ruimtelijke ordening. Het plangebied ligt binnen de (wettelijke) geluidzones van de rijkswegen A2 en A12, de Joseph Haydnlaan en het gezoneerde industrieterrein Hooggelegen. Daarnaast ligt het binnen de invloedsfeer van vaarverkeer over het Amsterdam-Rijnkanaal en meerdere 30 km/u-wegen.
Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde alleen door de rijkswegen wordt overschreden. Alle overige wegen (inclusief de 30 km/u wegen) en het industrieterrein voldoen wel. Voor de rijkswegen zal een ontheffing moeten worden verleend. Deze hogere waarde procedure moet parallel lopen aan de ruimtelijke procedure.

De gemeente verleent de hogere waarden alleen wanneer er voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- er moet per geluidbron een gevel aanwezig zijn met een geluidbelasting onder de voorkeursgrenswaarde (geluidluw): dat is het geval in het huidige ontwerp, de noordoostgevels zijn geluidluw
- er liggen voldoende verblijfsruimten aan de geluidluwe gevel: de indeling van de woningen moet hieraan voldoen
- minstens één buitenruimte moet aan een gevel liggen waarvan de geluidbelasting maximaal 5 dB hoger mag zijn dan die van de geluidsluwe gevel: bij situering aan de geluidluwe gevels, noordoostgevels, wordt aan deze voorwaarde voldaan

Het plan zal nader worden beoordeeld zodra de bestemmingsplanprocedure is opgestart.
Voor scheepvaart gelden geen wettelijke (voorkeurs)grenswaarden. In het onderzoek is getoetst aan respectievelijk 51 (voorkeur) en 65 dB (maximaal). Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van het vaarverkeer op het Amsterdam-Rijnkanaal 59 dB bedraagt. Het is hiermee de geluidbron die het meeste geluid veroorzaakt maar wel als acceptabel kan worden gesteld omdat de woningen door het gekozen ontwerp allemaal een geluidluwe gevel hebben voor deze geluidbron.
Om het binnenniveau zoals vermeld in het Bouwbesluit in de woningen te garanderen dient de geluidwering te worden gedimensioneerd op het aspect scheepvaartlawaai. Geadviseerd wordt om het gemiddeld scheepvaartlawaai spectrum te hanteren uit “Geluidseffecten scheepvaartlawaai -metingen, literatuurstudie en ontwikkeling rekentool (rapportnummer PV.W3629. R01 d.d. 6 december 2004)” bij het bepalen van de geluidwerende voorzieningen.

In het kader van de nieuwbouw aan de Johan Wagenaarkade is geen onderzoek naar de geluideffecten vanuit de peuterspeelzaal uitgevoerd. Bij een peuterspeelzaal is de voornaamste geluidbron het geluid van (buiten) spelende kinderen. Het betreft hier een peuterspeelzaal waarbij kinderen slechts beperkt buiten spelen. De kinderen zijn 2,5 uur per ochtend of middag aanwezig. Een deel van deze periode kan buiten worden gespeeld.

Ten aanzien van de nieuwbouw geldt dat de buitenruimten zich niet aan de zijde van de peuterspeelzaal bevinden, maar aan de noord, zuid- en westzijde van de bebouwing. Aan de zijde van de peuterspeelzaal bevinden zich met name slaap- en enkele woonkamers. Op tijden dat er geslapen wordt, vinden er geen activiteiten bij de peuterspeelzaal plaats. Op basis van bovenstaande is er sprake van een acceptabel akoestisch woon – en leefklimaat.

5.2 Luchtkwaliteit

Het plan heeft geen effect op de hoeveelheid scheepvaartverkeer in het Amsterdam Rijnkanaal. De bijdrage van de scheepvaart is daarom opgenomen in de achtergrond emissies. De luchtkwaliteit op de planlocatie en vaststellen van de bijdrage van het plan kan daardoor doorgeschoven worden naar de bestemmingsplanfase.
Om het effect van de beoogde ontwikkeling op de luchtkwaliteit te toetsen is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd (rapportage N002-1266349SSW-V01-kzo-NL), waarbij een ‘niet in betekenende mate’ toets is uitgevoerd. Uit de toets blijkt dat de concentraties NO2, PM10 en PM2,5 allen onder de grenswaarde van 40 µg/m3 blijven.
Hieruit wordt geconcludeerd dat het effect van de voorgenomen ontwikkeling op de luchtkwaliteit wordt beschouwd als ‘niet in betekenende mate’. Daarom zijn de geplande woningen vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit inpasbaar.

Stikstof
Voor de beoogde ontwikkeling heeft er onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden (rapportage: R003-1266349NVG-V02-sbb-NL (002)). De depositiebijdragen zijn berekend met behulp van AERIUS Calculator. In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat zowel in de aanleg- als de gebruiksfase van de te realiseren woningen de stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden 0,00 mol/ha/jaar is. Geconcludeerd wordt dat zowel de aanlegfase als de gebruiksfase niet leidt tot een verslechtering van de natuurlijke habitats en leefgebieden van soorten binnen nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

5.3 Externe veiligheid

Het plangebied ligt op 25 meter van het Amsterdam Rijnkanaal (ARK). Over het ARK vindt transport plaats met gevaarlijke stoffen en vormt daarmee een extern veiligheidsrisico voor het plangebied. Ten aanzien van het aspect externe veiligheid is een risicobeoordeling uitgevoerd door TAUW (R004-1266349DPO-V01-los-NL). Dit om te onderzoeken of er vanuit het aspect externe veiligheid geen belemmeringen en/of risico's zijn voor de herontwikkeling van het plangebied. In de omgeving van het plangebied zijn een beperkt aantal risicobronnen aanwezig. De dichtstbijzijnde en meest relevante risicobron betreft het Amsterdam Rijnkanaal (ARK) voor het transport van gevaarlijke stoffen, het ARK is opgenomen in het Basisnet. De mogelijke effecten van deze vaarweg op de planlocatie zijn nader onderzocht.Ten westen van het ARK loopt de A2 (het niet ondertunnelde deel), ook een transportroute voor gevaarlijke stoffen, op een afstand van ca. 600 meter van het plangebied. Deze afstand is te groot om van invloed te zijn op het plangebied. Ook overige risicobronnen (b.v. spoor Utrecht – Den Bosch, risicobedrijven) liggen alle op te grote afstand om van invloed te zijn op het plangebied.
Na analyse van het groepsrisico is geconstateerd dat zowel in de huidige als de beoogde situatie sprake is van een nihil groepsrisico. De effectafstanden van het transport van gevaarlijke stoffen over het ARK reiken niet ver genoeg dat er risico's zijn voor de omwonenden. Er kan dan dus ook worden geconcludeerd dat de beoogde situatie niet tot een verhoging van het groepsrisico zal leiden in vergelijking met de huidige situatie en dat er geen belemmeringen zijn voor de beoogde ontwikkeling ten aanzien van het aspect externe veiligheid.
In het kader van externe veiligheid is met Rijkswaterstaat gesproken over de zones van het ARK: de kernzone en de beschermingszone. In naastgelegen figuur zijn de bestaande en toekomstige bebouwing weergegeven ten opzichte van de kernzone en beschermingszone van het Amsterdam-Rijnkanaal. De huidige bebouwing is in naastgelegen figuur met een roze arceringslijn weergegeven. De huidige bebouwing staat gedeeltelijk in de beschermingszone.



Afbeelding:
De contouren van de huidige en toekomstige bebouwing met de kernzone en beschermingszone van het Amsterdam-Rijnkanaal.

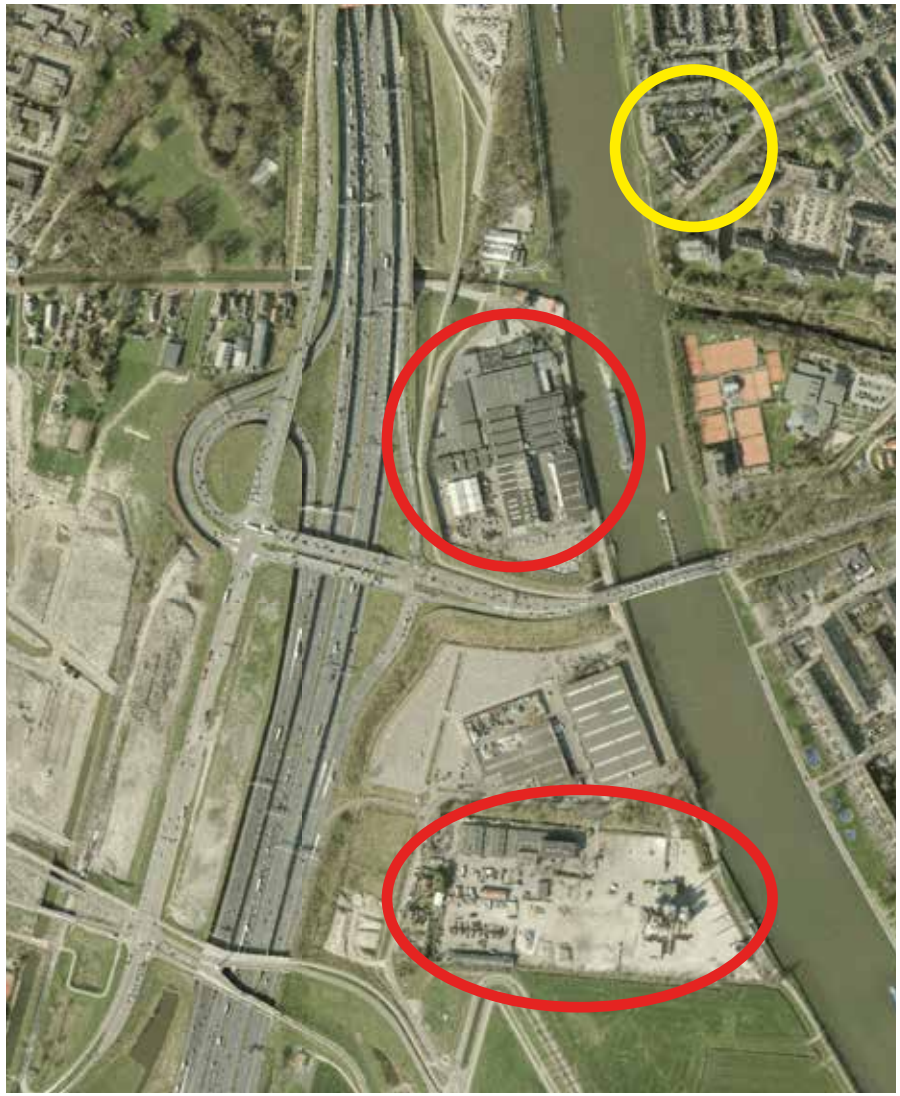
Afbeelding:
Luchtfoto met de milieu inrichtingen van Nedal en KWS (rood omkaderd) en het plangebied (geel omkaderd).

Voor de toekomstige bebouwing is dit ook het geval. Daarnaast geldt dat er drie locaties zijn waar de tuin gedeeltelijk in de kernzone komt (groene cirkels in de afbeelding op de vorige pagina).
In de kernzone mag niet worden gebouwd. Voor de tuinen wordt een uitzondering gemaakt, mits er geen diepe fundatie werkzaamheden plaatsvinden (geen palen).
De beschermingszone kent ook allerlei beperkingen; met name als het in de bodem wordt aangebracht. De initiatiefnemer heeft het bouwplan aangepast, zodat voldaan kan worden aan deze voorwaarden. Behalve voor de liftschacht van één van de gebouwen. Deze valt in de beschermingszone. Gezien de lokale situatie en de beperkte omvang heeft Rijkswaterstaat dit akkoord bevonden.

5.4 Bedrijven en milieuzonering

KWS Infra B.V. en Asfalt Centrale Utrecht (ACU) (waarvan KWS eigenaar is) ligt in de zuidelijke rode cirkel (ovaal). Hier worden verschillende soorten asfalt gemaakt en verwerkt. Voor het bepalen van de milieuzoneringen gelden voor KWS Infra B.V. en ACU zogenoemde richtafstanden voor verschillende aspecten (geur, stof, geluid en gevaar). KWS infra ligt een op (minimale) afstand van ca. 830 meter. Hier geldt dus dat het project Johan Wagenaarkade buiten alle zones valt. Aangezien aan de afstandsnormen wordt voldaan is dus op basis van KWS sprake van een goede ruimtelijke orde

Nedal Aluminium B.V. ligt in de noordelijke rode cirkel. De hoofdactiviteit is de productie van aluminiumprofielen. Daarnaast worden lichtmasten en vlaggenmasten geproduceerd. Voor het bepalen van de milieuzoneringen gelden voor Nedal ook richtafstanden. De afstand tussen Nedal en de hoek van de Johan Wagenaarkade is ca. 250 meter. Hierdoor valt Nedal buiten de zonering/richtlijnen van geur, stof en gevaar. Het geluidsaspect is opgenomen in het geluidsonderzoek.
Op basis van het onderzoek zijn in verband met Nedal geen hogere waarde nodig. Dus ook geen aanvullende eisen wat betreft gevelisolatie of luwe gevel.



5.5 Bodemkwaliteit

Bij een ‘goede ruimtelijke ordening’ is het van belang om de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem in kaart te brengen. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit als gevolg van aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem. Bovendien mag de bodemkwaliteit niet verslechteren door bijvoorbeeld graafwerkzaamheden. Voor de beoogde ontwikkeling heeft een verkennend bodemonderzoek plaatsgevonden. Uit eerdere bodemonderzoeken is gebleken dat de bodem (grond en grondwater) niet tot hooguit licht verontreinigd is met de NEN-parameters. Uit aanvullend onderzoek blijkt dat de toplaag licht met enkele zware metalen, minerale olie, PAK en PCB verontreinigd is en de onderlaag licht met PCB. Het grondwater is licht verontreinigd met barium en som dichlooretheen. Op basis van dit onderzoek is er milieuhygiënisch gezien geen bezwaar tegen de voorziene nieuwbouw. Er worden geen negatieve effecten op het thema bodem verwacht.

5.6 Archeologie en monumenten

Op de locatie ligt de dubbelbestemming archeologie. Dat betekent dat er een archeologische verwachting is met mogelijk een vergunningsplicht.

- De gemeente heeft op basis van het onderzoek een zogenoemd selectie-besluit genomen. Uit het onderzoek blijkt dat in het plangebied archeologische nederzettingsresten kunnen worden aangetroffen. Daarnaast kunnen ook resten worden aangetroffen die verband houden met het gebruik van een rivier, agrarische activiteiten of infrastructuur. In het zuidelijke deel van het plangebied zijn archeologische resten te verwachten vanaf de Romeinse tijd en in het noordelijke deel uit de periode Vroege Middeleeuwen C tot en met de Nieuwe Tijd. Naar verwachting bevinden archeologische resten zich 1 m beneden het huidige maaiveld.
- Vanwege de beperkte bodemverstoring bij realisatie van het bouwplan (relatief klein oppervlak en beperkte diepte)) hoeft in het plangebied geen archeologisch vervolgonderzoek plaats te vinden. De archeologische verwachting van het plangebied blijft nog wel onverminderd van kracht, dus wanneer de geschetste werkzaamheden veranderen, dient een nieuw selectiebesluit te worden genomen.

5.7 Water

Vooruitlopend op het bestemmingsplan is er een watertoets uitgevoerd. Deze toets wordt uitgevoerd via de website van het Hoogheemraadschap “De Stichtse Rijnlanden”. Op basis van deze toets is geconcludeerd dat het plan Johan Wagenaarkade geen groot effect heeft op water (geen groot waterbelang). Er kan worden volstaan met een standaard wateradvies van het waterschap, omdat het plan voldoet aan het zogenoemde ‘standstill beginsel’. Dit betekent dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding ontstaat.
Conform gemeentelijk beleid dient schoon hemelwater niet afgevoerd te worden naar een gemengd rioolstelsel, maar te infiltreren in de bodem of af te voeren naar oppervlaktewater (eventueel via een gescheiden rioolstelsel). De bodem is hier niet geschikt voor infiltratie, afvoer van het hemelwater gaat hier dus naar het oppervlaktewater dan wel een gescheiden stelsel.

5.8 Bomen

Door Mitros is onderzoek gedaan naar de conditie van de bomen in en rond het plangebied. Dit in verband met de bouwwerkzaamheden en eventueel plaatsen van bouwmaterieel. Door het bouwplan moeten binnen het plangebied in ieder geval vier bomen geveld worden. Bij de te handhaven bomen zullen adequate boombeschermende maatregelen getroffen worden om schade gedurende de voorgenomen werkzaamheden te voorkomen. Als de tekeningen voor de bouwwerkzaamheden gereed zijn, moet opnieuw gekeken worden naar de mogelijk negatieve invloed van de werkzaamheden op de bomen. Er moet maatwerk geleverd worden voor het behouden van de bomen. Voor de gevelde bomen geldt een herplantplicht. Bomen kunnen gecompenseerd worden in de parkzone.



Afbeelding:
Inventarisatie van de conditie van de bomen

5.9 Kwaliteit van de leefomgeving

In het kader van kwaliteit van de leefomgeving wordt door de gemeente in ruimtelijke plannen in belangrijke mate steeds meer aandacht gevraagd voor de aspecten zon en schaduw, sociale veiligheid, toegankelijkheid voor minder validen en windhinder omdat dit aspecten zijn die de kwaliteit van de openbare ruimte beïnvloeden.

Sociale veiligheid

Door de alzijdigheid van de appartementenblokken wordt gezorgd dat er zowel ogen op het binnengebied als op het park gericht zijn. Dit verbetert het veiligheidsgevoel in het gebied. Ieder blok heeft een hoofdentree aan het binnenterrein en een tweede entree aan de parkkant. Hierdoor komt er een centrale hal van voor naar achter, waardoor er van twee kanten zicht is. De positionering van de bouwblokken is er op gericht de nieuwe openbare ruimte te voorzien van “voorkanten”.

Bezonning

De bezonningsstudie laat zien dat er in het binnenterrein voor een klein aantal (4) van de bestaande woningen een verslechtering optreedt. De wijd uitlopende vorm van het binnenterrein en de plaatsing van het hoogste appartementengebouw in het midden zorgen ervoor dat er voor veel woningen niets veranderd qua bezonning.
De verslechtering treedt op bij de hoekwoningen (Petristraat en Hendrika van Tussenbroeklaan) en de directe buren daarvan, in met name de achtertuinen, ten westen van de nieuwe appartementengebouwen. Hier valt gedurende het voor- en najaar (maart/september) vanaf 12 uur een slagschaduw op, en in de zomer (juni) vanaf 15 uur.

Windhinder

Het aspect windhinder speelt bij gebouwen die hoger zijn dan 30 meter en is derhalve voor deze ontwikkeling niet aan de orde.

VN-verdrag handicap

Utrecht wil een stad zijn die toegankelijk is voor iedereen. Utrecht werkt sinds 2007 aan die toegankelijkheid, eerst met Agenda 22 en nu met het VN-verdrag handicap. Dit verdrag is in 2016 vastgesteld. Inmiddels is het Handboek Openbare Ruimte (HOR) geactualiseerd en vormt het toetsingskader voor de openbare ruimte rondom het bouwplan. Daarmee wordt geborgd dat het VN-verdrag handicap van toepassing is op deze ontwikkeling.

5.10 Gezondheid

Verouderde, tochtige woningen worden vervangen door energiezuinige nieuwbouw. Het toekomstige Rondje Stadseiland loopt voor het plangebied langs, een recreatieve route langs het Amsterdam rijnkanaal en het Merwedekanaal. Op dit moment ligt er een groot stuk asfalt op de Johan Wagenaarkade aan het plangebied. Met de realisatie van het project maakt asfalt plaats voor groen en wordt het park langs het Amsterdam Rijnkanaal / Rondje Stadseiland verder de buurt ingetrokken tot de nieuwbouw. Een vernieuwde, minder versteende inrichting zal van meerwaarde zijn om zo het gebruik te vergroten. De nieuwe duurzame woningen en het aanpassen van de openbare ruimte zorgt voor een betere uitstraling van het gebied en voor gezondere woningen.

De woningen krijgen beneden in het gebouw de ruimte om de fiets neer te zetten. Deze plek is logisch gelegen. Daarnaast hoeven bewoners maar één deur door om de fiets te plaatsen. Hierdoor wordt het gemakkelijk gemaakt om de fiets te pakken. Vanuit een gezondheidsperspectief is de herontwikkeling van deze woningen aan de Johan Wagenaarkade een goede ontwikkeling waar zowel de huidige bewoners van omliggende woningen als de nieuwe bewoners profijt van hebben.

5.11 Kabels en leidingen

De aanwezige kabels en leidingen in het plangebied zijn inzichtelijk gemaakt via een Klic-melding. Wanneer het inrichtingsplan opgesteld gaat worden zullen deze gegevens in ogenschouw genomen moeten worden. Als blijkt dat er binnen het projectgebied kabels en leidingen in het geding zijn en deze verwijderd dan wel verplaatst moeten worden, dan moet dit gebeuren in overleg met de nutsbedrijven. De toestemming van een eventuele verlegging moet de initiatiefnemer zelf aanvragen en de daarmee samenhangende kosten zijn voor rekening van de aanvrager.

5.12 Afvalinzameling

Voor de inzameling van afval moeten de bewoners gebruik maken van de ondergrondse containers voor restafval. De plek van de container is al bepaald en zal worden ingepast in het inrichtingsplan.

De bovengenoemde thema’s zijn onderzocht ten behoeve van een op te stellen bestemmingsplan. De onderzoeken zullen nader worden beoordeeld zodra de bestemmingsplanprocedure is opgestart. Uit de aangeleverde onderzoeken kan worden afgeleid dat er geen wettelijke belemmeringen zijn te verwachten voor het plan.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

De locatie waarop de wijziging plaatsvindt, is gedeeltelijk eigendom van de gemeente en gedeeltelijk in eigendom (erfpacht) van de initiatiefnemer. De gebouwen zijn in eigendom van de initiatiefnemer. De kosten voor het project worden geheel gedragen door de initiatiefnemer. De extra gronden die initiatiefnemer nodig heeft om het bouwplan te realiseren zullen in erfpacht uitgegeven worden onder de gebruikelijke voorwaarden (Grondprijzenbrief en AV 1989). De gronden die initiatiefnemer na realisatie niet meer nodig heeft en toegevoegd worden aan het openbaar gebied zal initiatiefnemer terugleveren aan de gemeente. In de anterieure overeenkomst zullen de afspraken rond deze grondtransacties worden vastgelegd.
Met de initiatiefnemer is een intentieovereenkomst gesloten waarin een voorschot op de plankosten overeen is gekomen. Verdere afspraken (planschade, overige plankosten) worden eveneens via de anterieure overeenkomst gemaakt.
Als er sprake is van een waardestijging van grond bij herontwikkeling op erfpachtgrond dan brengt de gemeente (als eigenaar) in principe een economische meerwaardeafdracht in rekening bij de initiatiefnemer. In het stadsakkoord zijn nieuwe afspraken gemaakt met de corporaties over de afdracht van economische meerwaarde bij verdichting van sociale woningbouw. Als er sprake is van sociale verdichting en van een negatieve businesscase dan wordt de meerwaardeafdracht binnen het project ingezet. In dit plan is er sprake van een negatieve businesscase en van sociale verdichting. De economische meerwaarde afdracht zal daarom in het plan worden aangewend.

Kostenverhaal

De initiatiefnemer neemt het beheer, de exploitatie en het onderhoud van de te realiseren appartementen. Hiermee is de initiatiefnemer (financieel) verantwoordelijk en wordt er een situatie gecreëerd waarin de gemeente geen enkel financieel risico loopt en de economische uitvoerbaarheid van het project gewaarborgd is. De ambtelijke kosten voor de toetsing van het bouwplan worden door middel van leges gedekt. Indien er toch kosten zijn die op grond van artikel 6.13 Wro (Wet op de ruimtelijke ordening) dienen te worden verhaald, dan zal uitsluitend worden meegewerkt nadat er een kostenverhaal-overeenkomst is gesloten.
Om de ruimtelijke kwaliteit van de ontwikkeling te borgen, zijn er investeringen in het openbaar gebied noodzakelijk. Het gaat om de herinrichting van het park rondom de bouwblokken, aanpassingen van straten en rijrichtingen, realisatie van parkeerplaatsen in openbaar gebied en de knip ter hoogte van de Dafne Schippersbrug. Deze herinrichtingskosten zijn voor rekening van Mitros. In de anterieure overeenkomst worden hier afspraken over gemaakt.

Planschade

Naast de kosten voor het maken van het bestemmingsplan moet een inschatting worden gemaakt van het risico van planschade. Planschade-claims zijn op voorhand niet uit te sluiten. De initiatiefnemer heeft een planschaderisico-inventarisatie laten uitvoeren. Met Mitros zal een anterieure overeenkomst worden gesloten, met een paragraaf planschade zoals bedoeld in artikel 6.4a van de Wro. Hierin zal worden opgenomen dat eventuele planschadekosten voor rekening komen van de ontwikkelende partij.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor de reguliere huurders heeft Mitros een draagvlakmeting gehouden. Tijdens deze draagvlakmeting heeft 70% van de reguliere huurders voor het sloop-nieuwbouwplan gestemd. Hiermee is het draagvlak behaald (minimaal 60%) en hebben de reguliere huurders een urgentie status bij woningnet ontvangen. Inmiddels zijn alle reguliere huurders verhuisd.

6.3 Technische uitvoerbaarheid

Op basis van de reeds uitgevoerde onderzoeken en markuitvraag voor de realisatie blijkt dat er geen technische obstakels zijn voor de uitvoerbaarheid van het plan. Wel wordt nog onderzocht hoe het bouwverkeer en bouwplaatsinrichting optimaal vorm wordt gegeven. Eventuele afzettingen en omleidingen zullen vooraf getoetst worden in het Kernteam Tijdelijke Bereikbaarheid Utrecht. Tijdens de bouw dient de bouwoverlast voor omwonenden zoveel mogelijk beperkt te worden.

Hoofdstuk 7 Verantwoording proces

7.1 Het gevolgde samenwerkingsproces

De bouwenvelop is in samenspraak met initiatiefnemer Mitros opgesteld. Ook de gevormde klankbordgroep heeft input geleverd aan de bouwenvelop; zie ook paragraaf 7.2 over het gevolgde participatieproces. De gemeente heeft een kaderstellende rol aangenomen en zal in het vervolg optreden als toetser. Op dit moment is het voor Mitros mogelijk om binnen de kaders van deze bouwenvelop een haalbare ontwikkeling te maken. In de volgende fase zal Mitros daarom een aanvraag voor een nieuw bestemmingsplan gecoördineerd indienen samen met de omgevingsvergunning.

7.2 Het gevolgde participatieproces

Op basis van het nieuwbouwinitiatief en het vastgestelde startdocument door het college van B&W, is er een informatieavond in mei 2018 georganiseerd waar alle bewoners van de Halve Maan Zuid voor zijn uitgenodigd. De buurt is geïnformeerd over de voorgenomen plannen en uitgenodigd om in een klankbordgroep input te leveren voor de uitwerking van de nieuwbouwplannen naar een Voorlopig Ontwerp.

Een groep van circa 25 omwonenden hebben zich opgegeven voor de klankbordgroep. In najaar 2018 hebben drie klankbordgroep bijeenkomsten plaatsgevonden. De klankbordgroepen stonden in het teken van de volgende thema's:

- Opbouw gebouwen
- Verkeer en parkeren
- Aansluiting gebouw op binnenterrein en park

Belangrijke input dat uit de diverse bijeenkomsten is opgehaald is:

- Men was kritisch over de hoogte. Vanuit omwonende heeft men liever niet een zesde bouwlaag van het middelste gebouw;
- Men ervaart nu veel overlast van sluipverkeer en te hard rijden op de Johan Wagenaarkade. Om de Joseph Haydnlaan te mijden, neemt men de Johan Wagenaarkade. Er zijn zorgen dat dit sluipverkeer in de nieuwe situatie via het binnengebied de wijk wil verlaten.
- Veiligheid van het binnengebied. Borgen dat niet iedereen die er niet hoeft te zijn naar het binnengebied gaat. Hou het binnengebied zo groen en geborgd als mogelijk
- Voordeuren komen aan het binnengebied. Om verkeer uit het park aan de waterkant weg te houden.
- Voorkom dat het park aan het Amsterdam-Rijnkanaal een hangplek voor jongeren wordt. Hier wordt nu overlast van ervaren.

Bovenstaande punten zijn zo goed mogelijk verwerkt in het ontwerp.

Van alle avonden is een verslag gemaakt. De verslagen en presentaties van de avonden zijn terug te vinden op de internetpagina van het project. Zie: https://www.mitros.nl/over-ons/nieuwbouwprojecten/nieuwbouwprojecten/johan-wagenaarkade/

De buurt is beloofd dat de klankbordgroep geïnformeerd wordt, voordat de bouwenvelop ter inzage gaat. Hierin wordt het definitieve Voorlopig Ontwerp toegelicht. Vanwege de huidige coronamaatregelen was een fysieke informatieavond niet mogelijk zijn om te organiseren. Omwonenden zijn door middel van een informatiefolder op de hoogte gebracht worden. Ook is alle relevante informatie op de website van Mitros en de gemeente te vinden. Daarnaast zijn er rondetafelgesprekken georganiseerd waar men terecht kon als men nog vragen heeft na het lezen van alle informatie.

En er is een algemeen email-adres (halvemaan@mitros.nl) waar men met vragen terecht kan. Voor vragen aan de gemeente of een reactie op de bouwenvelop kan men mailen naar: JohanWagenaarkade1-10@utrecht.nl

In het voorjaar van 2019 is voor de buurt een bijeenkomst georganiseerd over de verkeerscirculatie. De verkeerscirculatie moet wijzigen in verband met het verwijderen van een deel van de Johan Wagenaarkade. Zie voor de gewijzigde verkeerscirculatie paragraaf 4.4 van deze bouwenvelop.

7.3 Ter visie legging

De concept bouwenvelop heeft van 3 juli tot 18 juli 2020 ter visie gelegen. Belanghebbenden hebben in die periode de mogelijkheid gehad om een reactie te geven. Er zijn 98 reacties ingediend waarbij met name zorgen over verkeersveiligheid werden naar voren gebracht. In de smalle straatjes spelen veel kinderen, fietsers rijden in twee richtingen en de uitritten naar de Lessinglaan worden onveilig ervaren. Verder vond men de aanpassingen onvoldoende gemotiveerd met cijfers en werd de noodzaak van de knip ter discussie gesteld.

Mede naar aanleiding van deze reacties is het voorstel voor de verkeerscirculatie aangepast. Hiermee is tegemoet gekomen aan een deel van de bezwaren; ook is het nieuwe voorstel nader gemotiveerd, met verwachte voertuigbewegingen onderbouwd en zijn ontsluitingen nader beoordeeld.

Het aangepaste plan voor de verkeerscirculatie heeft van 17 oktober tot 5 november 2020 ter visie gelegen. Hierop zijn 96 reacties ingediend waaruit naar voren kwam dat de aanpassing van de verkeerssituatie nu beter gemotiveerd en onderbouwd is. Desondanks zijn 73 reacties nog steeds tegen, waarvan 50 ook vragen om een heroverweging. Men is niet tegen de ontwikkeling, maar is het niet eens over het feit dat de impact van het bouwplan op de verkeerssituatie wordt afgewend op de bestaande bewoners.

De reacties zijn beoordeeld en geven geen nieuwe aanleiding om het verkeersplan en de bouwenvelop wederom te wijzigen. De ingrepen sluiten aan bij staand beleid en zijn voldoende onderbouwd met cijfers. Dit levert voldoende compensatie op voor het verlies van de weg voor het bouwplan langs waardoor een zeer wenselijk bouwplan gerealiseerd kan worden. Alle reacties zijn voorzien van een antwoord in de tweekolommenstukken en zijn opgenomen als bijlage bij de bouwenvelop. Er wordt ook inhoudelijk ingegaan op suggesties en het verzoek om een aangepast bouwplan. De tweekolommenstukken maken integraal onderdeel uit van de bouwenvelop en de belangenafweging die gemaakt is bij de besluitvorming hierover.

Hoofdstuk 8 Vervolgtraject

8.1 Planproces

Het vaststellen van deze bouwenvelop zal de definitiefase van het Utrechts Planproces (UPP2) afsluiten. De volgende fase is de ontwerpfase waarin het bouwplan opgewerkt wordt van een voorlopig ontwerp (VO) naar een definitief ontwerp (DO). Ook het inrichtingsplan zal worden opgesteld en in verschillende ontwerpfasen ter toetsing worden voorgelegd aan de Commissie Beheer Inrichting en Gebruik (BInG). Naar verwachting zal Mitros begin 2021 de aanvraag voor een wijziging van het bestemmingsplan indienen.

8.2 Participatieproces

Voor het bestemmingsplantraject en de aanvraag Omgevingsvergunning gelden de wettelijke mogelijkheden tot inspraak. De gemeente houdt de omgeving op de hoogte via de gebruikelijk kanalen van het wijkbureau (digitale nieuwsbrief en wijksite).

Mitros heeft contact met de klankbordgroep en hun huurders en zal tijdens sloop en bouw de omwonenden betrekken.

8.3 Planologisch juridisch proces

Een nieuw bestemmingsplan is noodzakelijk om tot realisatie van het plan te kunnen komen. De huidige bouwhoogten en de bouwvlakken waarbinnen gebouwd dient te worden zijn niet passend voor deze ontwikkeling. Een bestemmingsplanprocedure borgt ook dat een zorgvuldig planproces wordt voltooid met besluitvorming door de gemeenteraad. De onderzoeken die in het kader van de bouwenvelop zijn uitgevoerd voldoen ook aan de eisen die worden gesteld voor de bestemmingsplanprocedure. Ook de anterieure overeenkomst tussen de gemeente en Mitros zal ondertekend moeten zijn voordat het nieuwe bestemmingsplan in procedure gebracht kan worden.

8.4 Planning:

Na vaststelling van de Bouwenvelop zal er een start worden gemaakt met de bestemmingsplanprocedure. Het bouwplan zal worden uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Besluitvorming over de bestemmingsplanprocedure zal naar verwachting medio 2021 plaatsvinden. Mitros zal een (mogelijk gecoördineerde) aanvraag voor een omgevingsvergunning indienen voor het bouwplan. Gecoördineerd betekent dat de aanvraag voor de omgevingsvergunning (waaronder de vergunning voor bouwen) parallel aan de bestemmingsplanprocedure loopt.
Als het bestemmingsplan is vastgesteld kunnen de bouwwerkzaamheden aanvangen.

Bijlage A

Parkeerbalans Johan Wagenaarkade

Rechtens verkregen niveau; mag in mindering gebracht worden op nieuwe parkeereis

Functie	aantal	doelgroep	max p-norm	aantal
wonen 80-130 m2 bvo	20	bewoners	1,1	-22
wonen 80-130 m2 bvo	20	bezoekers	0,3	-6
Opheffen 8 openbare pp	8		1	8
Saldo reductie:				-20

Berekening parkeereis - nieuw programma

Functie	aantal	doelgroep	minimale p-norm	P-eis minimaal
wonen 80 - 130 m2 bv	22	bewoners	0,9	19,8
	22	bezoekers	0,3	6,6
wonen 55 - 80 m2 bvo	32	bewoners	0,85	27,2
	32	bezoekers	0,25	8
Totaal				61,6

Dubbelgebruik; bepalen hoogste parkeerdruk*

100%	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
19,8	9,9	9,9	17,82	15,84	19,8	11,88	15,84	13,86
6,6	0,66	1,32	5,28	4,62	0	3,96	6,6	4,62
27,2	13,6	13,6	24,48	21,76	27,2	16,32	21,76	19,04
8	0,8	1,6	6,4	5,6	0	4,8	8	5,6
61,6	24,96	26,42	**53,98**	47,82	47	36,96	52,2	43,12

* hoogste parkeerdruk is op werkdagen in de avond: 53,98 parkeerplaatsen

Parkeereis nieuw

Type	Aantal
Wonen bewoners	42,3
Wonen bezoekers	11,68
Reductie rechtens verkregen niveau	-20
Reductie sociale huur 25%	-13,495
Reductie bewoners	-10,575
Reductie bezoekers	-2.92
Totaal	**20**

Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon: 030 - 286 00 00

Reactienota

januari 2021



Bouwenvelop Johan Wagenaarkade

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Inhoudsopgave

Inleiding 3
Reacties op de concept bouwenvelop 4
- Verkeerscirculatie 4
- Verkeersveiligheid 8
- Knip 9
- Algemeen 13
- Proces 15

Reacties op de aangepaste verkeerscirculatie 18
- Verkeerscirculatie 18
- Verkeersveiligheid 24
- Knip 25
- Algemeen 27
- Proces 28

Inleiding

De concept bouwenvelop heeft van 3 juli tot 18 juli 2020 ter visie gelegen. Belanghebbenden hebben in die periode de mogelijkheid gehad om een reactie te geven. Er zijn 98 reacties ingediend waarbij met name zorgen over verkeersveiligheid werden naar voren gebracht. In de smalle straatjes spelen veel kinderen, fietsers rijden in twee richtingen en de uitritten naar de Lessinglaan worden onveilig ervaren. Verder vond men de aanpassingen onvoldoende gemotiveerd met cijfers en werd de noodzaak van de knip ter discussie gesteld.

Mede naar aanleiding van deze reacties is het voorstel voor de verkeerscirculatie aangepast. Hiermee is tegemoet gekomen aan een deel van de bezwaren; ook is het nieuwe voorstel nader gemotiveerd, met verwachte voertuigbewegingen onderbouwd en zijn ontsluitingen nader beoordeeld.

Het aangepaste plan voor de verkeerscirculatie heeft van 17 oktober tot 5 november 2020 ter visie gelegen. Hierop zijn 96 reacties ingediend waaruit naar voren kwam dat de aanpassing van de verkeerssituatie nu beter gemotiveerd en onderbouwd is. Desondanks zijn 73 reacties nog steeds tegen, waarvan 50 ook vragen om een heroverweging. Men is niet tegen de ontwikkeling, maar is het niet eens over het feit dat de impact van het bouwplan op de verkeerssituatie wordt afgewend op de bestaande bewoners.

Alle reacties zijn voorzien van een antwoord in deze reactienota die als bijlage bij de bouwenvelop hoort. Er wordt ook inhoudelijk ingegaan op suggesties en het verzoek om een aangepast bouwplan. De reactienota maakt integraal onderdeel uit van de bouwenvelop en de belangenafweging die gemaakt is bij de besluitvorming hierover.

Leeswijzer
Veel reacties waren overeenkomstig en zijn per thema gebundeld. Er is onderscheid gemaakt tussen de eerste ter visie legging van de bouwenvelop en het aangepaste plan voor de verkeerscirculatie. In de linker kolom worden de reacties kort samengevat en in de kolom ernaast staat de inhoudelijke reactie van de gemeente.

Reacties op de concept bouwenvelop

Verkeerscirculatie

	Reactie belangstellenden	Antwoord
1	Bezwaar tegen aangepaste verkeerscirculatie; het invoeren van tweerichtingsverkeer in de Catharina van Renneslaan en andere straten waardoor ook parkeerplaatsen verloren gaan.	Mede naar aanleiding van reacties is de verkeerscirculatie aangepast: - Tweerichtingsverkeer in de Catharina van Renneslaan en Petristraat wordt niet ingevoerd; - Hierdoor blijven de parkeerplaatsen behouden; - De voorgestelde wijzigingen van de rijrichtingen in een aantal straten gaat niet door; - Alleen het tweerichtingsverkeer op de Johan Wagenaarkade tussen de Petristraat en Evert Cornelislaan wordt eenrichtingsverkeer (van de Petristraat richting de Evert Cornelislaan).
2	Het voorstel om de verkeerscirculatie aan te passen is onvoldoende onderbouwd. Er zijn zorgen om verkeersveiligheid (fietsers en spelende kinderen), er ontstaat een ontsluitingsprobleem voor de hele wijk, de smalle straten zijn niet geschikt voor ontsluiting, de doorstroming van verkeer wordt bemoeilijkt en er zijn recent ondergrondse vuilcontainers aangebracht.	De gevolgen van de aangepaste ontsluiting voor de verschillende straten in de wijk hebben wij onderzocht en onderbouwd in de aangepaste verkeerscirculatie. Naar aanleiding van deze nadere analyse concluderen wij het volgende: - De verkeersintensiteiten in de Catharina van Renneslaan nemen weliswaar toe (van circa 250 motorvoertuigen per etmaal naar circa 600) maar blijven ruim onder de grens die normaal gesproken voor een woonerf geldt (1.000 motorvoertuigen per etmaal). De straat blijft dus een rustig karakter hebben, waar fietsen en zelfs spelen ook mogelijk is. - Deze intensiteiten passen bij een straat met dit profiel, waar ook gefietst kan worden in twee richtingen. De inrichting van de straat nodigt niet uit tot hardrijden. Tussen de Johan Wagenaarkade en Noltheniusstraat ligt de intensiteit lager (circa 450 motorvoertuigen per etmaal). - Uit onze verkeerskundige beoordeling blijkt dat de aansluiting met de Joseph Haydnlaan niet een bijzonder onveilig punt te zijn. Er is zicht op het

		fietspad en ruimte tussen het fietspad en de rijbaan. Bovendien zijn er andere wijken in de stad die eenzelfde soort ontsluiting kennen, zonder dat daar problemen ontstaan, bijvoorbeeld in de Bloemenbuurt en Wittevrouwen. - De snelheid van het verkeer door de woonstraten zal beperkt zijn. De straten zijn beperkt van lengte en zij hier er daar al voorzien van drempels. Door het smalle wegprofiel en de aan weerszijden geparkeerde auto's nodigt de weg ook niet uit om hard te rijden. - In de nieuwe situatie is, door het realiseren van de knip, alleen sprake van bestemmingsverkeer, waardoor er voor zowel Halve Maan Zuid als Halve Maan Noord sprake is van een afname de hoeveelheid verkeer. Op basis van het verkeersmodel en logische routes verwachten wij dat in de andere straten van Halve Maan Zuid de hoeveelheid verkeer niet toeneemt. Op de Johan Wagenaarkade zal sprake zijn van een afname. - Op basis van de hoeveelheid verkeer is de ontsluiting van de wijk via de Petristraat en Catharina van Renneslaan voldoende. De ontsluiting via de Hendrika van Tussenbroeklaan is niet noodzakelijk.
3	Het plan is onderbouwd met veel aannames maar geen daadwerkelijke metingen.	Het is op dit moment, in verband met de coronamaatregelen, niet mogelijk om te meten. Bewoners melden al lang overlast van sluipverkeer, hardrijden en geparkeerde auto's. De voorgestelde maatregelen zijn gebaseerd op een verkeersanalyse en zijn onderbouwd in de aangepaste verkeerscirculatie.
4	Laat het verkeer via het Hendrika van Tussenbroekplantsoen, de Petristraat, de Galeslootstraat en de Evert Cornelisstraat de wijk in rijden en via de Petristraat de wijk uit.	Precies deze suggestie was een van de opties die is voorgesteld en besproken met de klankbordgroep. Er is toen niet voor dit model gekozen omdat de meeste leden van de klankbordgroep voor een ander model waren.
5	Het bouwplan zorgt voor een verlies van wooncomfort	Met dit bouwplan wordt niet alleen het park vergroot. We werken aan de ambities van de stad door sociale huurwoningen toe te voegen, te vergroenen en dus de buitenruimte een kwaliteitsimpuls te geven. Dit betekent dat ook de verkeerssituatie aangepast moet worden. De nieuwe verkeerssituatie betekent voor bewoners een verandering in de bereikbaarheid, maar er is nergens sprake van een onveilige situatie. Het kan zijn dat dit u dit ervaart als afname van uw wooncomfort.
6	Er ontbreekt een integraal plan voor de gehele buurt.	De stad is voortdurend in beweging en dat brengt veranderingen met zich mee, ook voor het verkeer. In het laatste voorstel voor de verkeerssituatie is integraal

		naar de buurten gekeken en ook naar het project voor de Westelijke Stadsboulevard. Dit voorstel heeft naar de wijk als geheel gekeken.
7	De Johan Wagenaarkade ter hoogte van het bouwplan moet open blijven.	Op basis van het startdocument is een integraal plan gemaakt waarbij park, gebouw, entrees, programma en ontsluiting sterk met elkaar samenhangen. Door huidige straat die voor de bouwblokken loopt te laten vervallen ontstaat er de mogelijkheid om woningen toe te voegen en het park te vergroten. Het voornemen om extra sociale huurwoningen aan de voorraad toe te voegen en een kwalitatieve verbetering van de openbare ruimte waren aspecten die voor de ontwikkeling spraken en belangrijk zijn voor de stad. Het opheffen van een deel van de Johan Wagenaarkade ter hoogte van het bouwplan is mogelijk als de ontsluiting van de wijk goed blijft. Naar aanleiding van de reactie op de concept bouwenvelop is de verkeerscirculatie aangepast. Een nieuwe verkeerscirculatie betekent voor de bewoners van Halve Maan een verandering, maar op basis van de hoeveelheid verkeer en verkeerskundige beoordeling van de ontsluitingen van de wijk is niet sprake van een onveilige situaties. Door het realiseren van de knip is in de nieuwe situatie alleen nog sprake van bestemmingsverkeer en daardoor afname van de hoeveelheid verkeer. Op basis hiervan concluderen wij dat de nieuwe verkeerscirculatie verkeersveilig is.
8	Zorgen over bereikbaarheid van de wijk voor nood- en hulpdiensten.	De nood- en hulpdiensten hebben de nieuwe verkeerscirculatie goedgekeurd. De knip in de Johan Wagenaarkade zal bestaan uit een paal die de hulpdiensten in geval van nood kunnen verwijderen. Bovendien mogen voertuigen van de hulpdiensten waar nodig ook tegen het verkeer in rijden.
9	De impact van het de verkeersaanpassingen wegen niet op tegen het bouwplan.	In een veranderende stad zijn niet alle ontwikkelingen voor iedereen positief maar per saldo zijn de wijzigingen verantwoord en zorgen ze voor een rustiger verkeersbeeld in de wijk zelf en wordt hiermee voldoen aan de beleidsmatige doelstelling om autoverkeer zo veel mogelijk vanuit de woonstraten naar de doorgaande wegen te leiden.
10	Maak de ‘auto de gast’ in sommige straten, zoals de Catharina van Renneslaan.	Dank voor uw suggestie, maar een dergelijke aanduiding plaatsen wij alleen bij straten die zijn ingericht als fietsstraat.
11	Er is geen sluipverkeer.	Bij de gemeente wordt al lang melding gemaakt over sluipverkeer en te hard rijden op de Johan Wagenaarkade. Te hard rijden gaat vaak samen met sluipverkeer. Voorkomen van sluipverkeer en te hard rijden is niet de reden om

		de knip aan te brengen, maar hiermee wordt wel een probleem opgelost waarover al jaren klachten zijn.
12	Sluipverkeer kan ook met andere maatregelen tegen gegaan worden dan het realiseren van een knip.	De knip is onderdeel van de aanpassing van de gehele verkeerssituatie. Naast voorkomen van sluipverkeer zorgt het voor vermindering van totale hoeveelheid verkeer in de wijk. Ook verwachten dat de ervaren overlast, zoals ook te hard rijden afneemt. Voor Halve Maan Zuid is één ingang en één uitgang voldoende. Halve Maan Noord heeft na het realiseren van de knip vijf ingangen en drie uitgangen.
13	Een fietstunnel bij het kruispunt lessinglaan/Meijsterlaan zal de doorstroming verbeteren.	Dank voor uw suggestie. Wij hebben deze doorgegeven aan de projectleider die verantwoordelijk is voor de herinrichting van de Westelijke Stadsboulevard.
14	Realiseer reserve in- en uitgangen door het woonerf bij het Victor Hugoplantsoen door te trekken naar de Johan Wagenaarkade. En maak ook een woonerf achter de nieuwbouw.	Dank voor uw suggestie. Het doortrekken van het woonerf van de Everard Meijsterlaan achten wij niet wenselijk omdat de ruimte ontbreekt om hier een ontsluitingsweg te realiseren. Tevens zou dit ten kosten gaan van de huidige groenvoorziening en loop- en fietspaden. Op het achterterrein van de nieuwbouw wordt het parkeervraagstuk van de ontwikkeling opgelost en daarom is er geen ruimte om daar een (reserve) ontsluitingsweg voor de wijk van te maken. Daarnaast is dit vanuit verkeerstechnisch en stedenbouwkundig oogpunt onwenselijk.
15	De nieuwbouw kan aanleiding zijn om nergens in de Halve Maan zuid parkeren toe te staan en dit te verplaatsen naar het militair hospitaal.	Dank voor uw suggestie. Het voorliggende bouwplan achten wij niet van dusdanige invloed dat dit aanleiding zou kunnen zijn voor een dergelijke ingreep.

Verkeersveiligheid

	Reactie belangstellenden	Antwoord
16	De Grimmstraat en het Herderplein zijn ongeschikt om veel autoverkeer door te laten. De uitgang aan het Hendrika van Tussenbroekplantsoen is dat wel.	Halve Maan Noord heeft vijf ingangen en drie uitgangen. Deze in- en uitgangen zijn niet onveilig en men kan voldoende overzicht creëren. Op basis van het verkeersmodel en de te verwachten hoeveelheid voertuigbewegingen ontstaan hier geen onveilige situaties. Het klopt dat de uitgang aan het Hendrika van Tussenbroekplantsoen heel overzichtelijk is, maar de uitgangen in Halve Maan Noord zijn niet onveilig.
17	De Lessinglaan is al veel te druk en door het aangepaste plan voor de verkeerscirculatie zal dat verder toenemen. Dat is ook slecht voor het milieu.	De Lessinglaan is de ontsluitingsweg voor Halve Maan Noord en met deze maatregelen zorgen we dat autoverkeer ook gebruik gaat maken van de Lessinglaan. Het klopt dat de doorstroming op de Lessinglaan niet altijd goed is, maar de gemeente neemt maatregelen om dit te verbeteren. Met het project Westelijke Stadsboulevard willen we de doorstroming reguleren, waardoor we verwachten dat er minder filevorming is op de Lessinglaan en Joseph Haydnlaan.
18	De enkele richting van fietspad aan de westzijde van de Joseph Haydnlaan is onduidelijk.	Dank voor deze suggestie. We zullen in de verdere uitwerking onderzoeken hoe het fietsverkeer beter “gestuurd” kan worden, waardoor de situatie veiliger wordt.
19	Het wordt drukker is de huidige straten die nu autoluw zijn en waar veel kinderen spelen.	Een nieuwe verkeerscirculatie betekent voor de bewoners van Halve Maan een verandering, maar op basis van de hoeveelheid verkeer en verkeerskundige beoordeling van de ontsluitingen van de wijk is niet sprake van een onveilige situaties. Door het realiseren van de knip is in de nieuwe situatie alleen nog sprake van bestemmingsverkeer en daardoor afname van de hoeveelheid verkeer. Op basis hiervan concluderen wij dat de nieuwe verkeerscirculatie verkeersveilig is.
20	De nieuwbouw hoeft geen twee in- en uitritten te krijgen, het is voldoende om alleen één in- en uitgang op de Hendrika van Tussenbroeklaan te realiseren.	Vooralsnog zitten er twee in- en uitritten in de plannen, maar wij houden er rekening mee dat deze dichtgezet kan worden als het gebruik te veel wordt. De route achter de nieuwe woningen is namelijk niet geschikt om als ontsluiting voor de wijk dienst te doen.

Knip

	Reactie belangstellenden	Antwoord
21	Eens met de voorgenomen knip onder de Dafne Schippersbrug.	Dank voor uw reactie; de knip maakt ook in de aangepaste verkeerscirculatie onderdeel uit van het plan.
22	Door de knip zal overlast door hangjongeren toenemen.	De gemeente verwacht niet dat de overlast die bewoners ervaren als gevolg van hangen en dealen bij de brug zal toenemen. Binnen het project “Herinrichting Johan Wagenaarkade” worden daarnaast aanvullende 30 km-maatregelen genomen.
23	Er is geen noodzaak voor een knip. Sluipverkeer en ook hardrijders kunnen op een andere manier voorkomen worden.	Er is nader onderzocht wat de gevolgen van de knip precies zullen zijn voor de wijk Halve Maan noord. Deze effecten zijn verder beschreven en onderbouwd in de aangepaste verkeerscirculatie. Op basis van deze aangepast verkeerscirculatie zijn er geen redenen gevonden waardoor de knip niet door zou kunnen gaan. De knip is vooral nodig om het te voorkomen dat te veel verkeer gebruik gaat maken van de Catharina van Renneslaan of in andere straten tegen het verkeer in gaat rijden. Alleen met een knip ter hoogte van de Dafne Schippersbrug is het mogelijk om sluipverkeer tussen Halve Maan Noord en Halve Maan Zuid geheel te voorkomen.
24	De impact van het de verkeersaanpassingen wegen niet op tegen het bouwplan.	In een veranderende stad zijn niet alle ontwikkelingen voor iedereen positief maar per saldo zijn de wijzigingen verantwoord en zorgen ze voor een rustiger verkeersbeeld in de wijk zelf en wordt hiermee voldoen aan de beleidsmatige doelstelling om autoverkeer zo veel mogelijk vanuit de woonstraten naar de doorgaande wegen te leiden.
25	Verzoek om knip ze snel mogelijk te realiseren.	De inpassing van de knip wordt nader uitgewerkt in de ruimtelijke plannen die worden gemaakt in het kader van het project ‘Parkzone Johan Wagenaarkade’. De geplande aanleg start in 2021.
26	Realiseer eerst de knip en kijk vervolgens wat de effecten zijn.	Het is mogelijk om na realisatie te monitoren wat het concrete effect van de maatregel is geweest. De knip kan wel pas gerealiseerd worden als het bouwplan gereed is.

27	Te laat betrokken bij het participatieproces voor het bouwplan waarvoor uiteindelijk een knip wordt voorgesteld.	Het opheffen van een stuk weg bij het bouwplan ter hoogte van de Hendrika van Tussenbroeklaan staat in het startdocument dat in maart 2018 door het college van Burgemeester en Wethouders is vastgesteld. Het aanpassen van de verkeerssituatie in de wijk was hier onderdeel van. Gedurende het proces werd duidelijk dat het realiseren van de knip bij de Dafne Schippersbrug onderdeel werd van de nieuwe verkeerssituatie. Op dat moment bent u hierover geïnformeerd.
28	De knip zal tot nieuwe en zwaardere problemen leiden.	Het realiseren van de knip leidt tot een afname van het aantal voertuigbewegingen en sluipverkeer in de buurt. We verwachten dat het ook leidt tot minder hard rijden. Voor Halve Maan Zuid is één ingang en één uitgang voldoende. Halve Maan Noord heeft na het realiseren van de knip vijf ingangen en drie uitgangen.
29	Het brengen en halen van kinderen bij de school gaat voor gevaarlijke situaties leiden.	Als gemeente willen we stimuleren dat ouders hun kinderen niet met de auto naar school brengen. Helaas is dat niet altijd mogelijk. De hoeveelheid ouders is beperkt en ze kunnen de school vanaf beide kanten bereiken. De huidige inrichting kan dit verwerken.
30	Realiseer een ‘Kiss & Ride’ voor het halen en brengen van schoolgaande kinderen.	De suggestie om een goede ‘Kiss & Ride’ voorziening te maken is vooralsnog niet overgenomen. ‘Kiss & Ride’ stroken stimuleren het autogebruik en werken in de praktijk vaak minder goed dan bedoeld. Bovendien is langs het Victor Hugoplantsoen doorgaans voldoende ruimte om kinderen te halen of te brengen en kortstondig te parkeren.
31	De plek die onder de Dafne Schippersbrug vrijkomt door de knip zal groepen aantrekken.	In het project herinrichting Johan Wagenaarkade worden de haakse parkeervakken aangepast, waardoor we verwachten dat deze overlast zal afnemen of verdwijnen. De plek is ook niet meer via twee kanten te bereiken en verlaten is. De inpassing van de knip wordt bij de herinrichting nader uitgewerkt.
32	Realiseer de knip iets noordelijker zodat de een extra toegang tot de Halve Maan zuid ontstaat.	Een alternatief voor de knip ten noorden van het Victor Hugoplantsoen vinden wij onwenselijk. Een fysieke maatregelen is de enige manier om de knip effectief te handhaven. Wij verwachten dat eenrichtingsverkeer veelvuldig genegeerd zal worden, laat staan dat dit verkeer door de smalle woonstraatjes tussen de Dickenslaan en Johan Wagenaarkade zouden kunnen gaan rijden. Het voordeel is inderdaad dat het verkeer rond het Victor Hugoplantsoen alsnog via de zuidzijde uit kan rijden. Dit verkeer komt dan vervolgens weer door de

		Catharina van Renneslaan. Omdat de huidige voorziene toename al zeer gevoelig ligt voor de omwonenden willen we deze intensiteiten niet verder laten toenemen. Bovendien komt men via de route Dickenslaan/Jakob Grimmstraat sneller op de Lessinglaan. Het is ons beleid om verkeer snel naar dit soort doorgaande wegen te leiden en onnodig verkeer via woonstraten te voorkomen.
34	Sluipverkeer kan ook met andere maatregelen tegen gegaan worden dan het realiseren van een knip, bijvoorbeeld door snelheidsremmende maatregelen op de Johan Wagenaarkade.	De knip is onderdeel van de aanpassing van de gehele verkeerssituatie. Naast voorkomen van sluipverkeer zorgt het voor vermindering van totale hoeveelheid verkeer in de wijk. Ook verwachten dat de ervaren overlast, zoals ook te hard rijden afneemt. Binnen het project “Herinrichting Johan Wagenaarkade” worden daarnaast aanvullende 30 km-maatregelen genomen.
35	Er is door de gemeente beloofd dat er geen knip zou komen.	Het klopt dat tijdens de participatie van de ontwikkeling van het Victor Hugoplantsoen is toegezegd dat er geen knip zou komen onder de Dafne Schippersbrug. De reden hiervoor was het borgen van de bereikbaarheid van de school. Op dat moment was dit bouwplan nog niet bekend en de situatie is daardoor nu anders. Met het alsnog aanbrengen van een knip blijft de bereikbaarheid geborgd, ware het dat niet meer voorlangs doorgereden kan worden. De hoeveelheid ouders die kinderen met de auto brengen en halen is beperkt (25-35) en ze kunnen de school vanaf beiden kanten bereiken. De huidige inrichting kan dit verwerken.
36	Maak van de Johan Wagenaarkade een fietsstraat.	Wij menen dat met de voorgenomen maatregelen de verkeerssituatie voor de Johan Wagenaarkade een positieve impuls geven. Een fietsstraat realiseren wij doorgaans enkel als het ook een doorfietsroute betreft. De Johan Wagenaarkade maakt onderdeel uit van het Rondje Stadseiland en wordt een recreatieve route.
37	Reaction in English: concerns about safely, decision-making, analysis	We have not responded to this letter accurately for which we apologise. The letter was not swapped aside but by not responding the assumption was made that we ignored the letter and its content. Eventually the alderman had a meeting with representatives at site and the concerns en objections that were made will be taken into balance before the decision-making. Based given reactions the plan for the circulation of traffic in the neighbourhood was altered: - The Catharina van Renneslaan will no longer be a two-way street; - Cause of this parking spaces will be maintained;

- Proposed altering in driving direction of other streets is cancelled;
- Only the part of the Johan Wagenaarkade between the Petristraat and Evert Cornelisstraat will be altered to a one-way street.(from Petristraat to Evert Cornelisstraat).

The consequences of this altered accessibility for several streets in the neighbourhood have been investigated and substantiated. This altered plan was made available for the public from 17 October till 5 November 2020.
Bases on further analysis we conclude the following:

- The intensities traffic volume in the Catharina van Renneslaan will increase (from approx. 250 vehicles a day to approx. 600), but stay within the boundaries set for residential areas (approx. 100 vehicles). Therefor the street will remain its peaceful character where riding bikes and even playing is still possible and safe;
- These intensities fit a street with this profile, where riding in two ways is possible. The street does not invite cars to drive faster than restricted. Between the Johan Wagenaarkade and the Noltheniusstraat the intensities are approx. 450 vehicles per day;
- Our analysis of the connection with the Joseph Haydnlaan we conclude that this is not a particular unsafe connection. There is sight onto the bike-lane and enough space between the bike-lane and roadway for vehicles. There are other situations in Utrecht where this is similar and no problems occur such as the Bloemenbuurt and Wittevrouwen
- The speed of traffic in the residential areas will be limited. The streets are not particular long and some have speedbumps. With cars parked on both sides of the way it, this design does not invite drives to speed;
- By realising a cut underneath the Dafne Schippersbrug only local traffic remains and this will lead to a decrease in traffic. Based on traffic models we expect that traffic in other streets of the Halve Maan will decrease, including the Johan Wagenaarkade.
- Based on the amount of traffic we calculate that the accessibility of the neighbourhood through Pertristraat and Catharina van Renneslaan is sufficient.

All the reactions that were given and the responses will be part of the ‘bouwenvelop’ as an appendix. The college of mayor and alderman will include this in their balance of interests as part of their decision-making.

Algemeen

	Reactie belangstellenden	Antwoord
38	Graag aandacht voor parkeercapaciteit.	Het nieuwbouwplan van Mitros voldoet aan de nota “Stallen en parkeren”. Voor de exacte berekening verwijs ik u naar bijlage A van de bouwenvelop. We verwachten dat er voldoende capaciteit is voor de bewoners en hun bezoeker om te parkeren. Uit parkeeronderzoek blijkt dat er op dit moment ook al voldoende parkeergelegenheid is.
39	Netto komt er geen groen bij in het plangebied, terwijl wordt gezegd dat vergroening een belangrijk argument is. Er lijkt ook minder ruimte voor het opvangen van hemelwater.	Met uitzondering van de gebouwen wordt het gehele plangebied groen ingericht en de parkeerplaatsen worden aangelegd met waterpasserende verharding. Het is dus niet het geval dat er minder ruimte is voor infiltratie van hemelwater. Per saldo wordt ongeveer 1.500m² verharding ingeruild voor 600m² groen. De buitenruimtes op maaiveld worden omzoomd met hagen. In vergelijking met de bestaande situatie wordt er substantieel groen toegevoegd.
40	Heeft de gemeente een financieel belang door grond aan Mitros te verkopen?	Nee, de gemeente heeft daarbij geen financieel belang. Het gemeentelijk belang is o.a. het toevoegen van sociale huurwoningen waarnaar zoveel behoefte is.
41	Behoud het huidige voetpad langs het Amsterdam-Rijnkanaal.	Deze reactie heeft betrekking op de herinrichting van de Johan Wagenaarkade en is daarom doorgezet naar de projectleider van dit project
42	Deze kleinschalige inbreiding heeft te veel nadelen; de gemeente kan beter grootschalig bouwen in Rijnenburg	Het college heeft gekozen voor inbreiding in plaats van uitbreiding. Wij streven ernaar om elke inpassing zo zorgvuldig mogelijk te realiseren. Dat gaat echter wel gepaard met ingrepen in de bestaande situatie en waar die nodig zijn proberen wij dat zo duurzaam mogelijk te (laten) doen.
43	Houd rekening met de afstand van de nieuwbouw met de bestaande bouw. Waar komen ramen en balkons en levert dit inkijk of belemmering van zicht op?	De afstand tussen de bestaande bouw en de nieuwbouw is ongeveer 4 á 4,5 meter. Aan deze zijden van de nieuwbouw zijn geen balkons gesitueerd, maar wel raamopeningen. Op de kopse kanten van deze bouwblokken zijn wel balkons gesitueerd. Dit heeft te maken met het feit dat allen woningen een buitenruimte moeten hebben op basis van het bouwbesluit. Op dit moment zijn

		de exacte geveltekeningen nog niet beschikbaar. Deze zullen bij de aanvraag omgevingsvergunning worden ingediend.
44	Neem de parkeeroverlast rond de Cervanteslaan mee in de planvorming.	Dank voor de moeite die u heeft genomen om te reageren. De problematiek van parkeeroverlast in de Halve Maan is ons bekend en hebben wij meegenomen bij het opstellen van de bouwenvelop en de aangepaste verkeerscirculatie.
45	Voor het betrekken van het eind van de Wagenaarkade bij het bouwplan is nooit een goede tekst en uitleg gekomen.	Door het betrekken van de straat en parkeerplaatsen bij het plangebied ontstond de nodige ruimte om op deze plek verantwoord te kunnen verdichten. Het bouwplan is integraal ontworpen, waarbij een toename van het bouwvolume op deze locatie mogelijk is, wanneer er tegelijkertijd sprake is van vergroening. Er worden sociale huurwoningen toegevoegd, er wordt een kwaliteitsimpuls gegeven worden aan de parkzone en een deel van de Johan Wagenaarkade wordt vergroend. Daarnaast dragen een gewijzigde verkeerscirculatie en knip bij aan het verminderen van de verkeersintensiteit in de wijk als geheel en in het voorkomen van sluipverkeer door de wijk en onveilige situaties als gevolg van te hard rijden.
46	Bij het bouwplan Dickensplaats wordt de verkeerssituatie ook aangepast, maar het is niet duidelijk hoe.	Bij het project Dickensplaats (eveneens een ontwikkeling van Mitros) zal de Cervanteslaan worden voorzien van een herinrichting. Deze is bedoeld om de inrichting van de weg aan te passen bij het geldende eenrichtingverkeer. De maatregel eenrichtingsverkeer is destijds ingevoerd naar aanleiding van klachten, maar enkel met bebording. Het wegprofiel zeer breed waardoor automobilisten nog steeds tegen het verkeer in rijden. Met de nieuwe inrichting wordt aan beide zijden langsparkeren mogelijk gemaakt en worden bomen toegevoegd en menen wij dit probleem op te lossen.
47	Hoe wordt het bouwverkeer geregeld? In het verleden heeft het bouwverkeer in de smalle straten van de wijk regelmatig geleid tot schade aan geparkeerde auto’s die niet verhaald kan worden.	Bij de aanvraag omgevingsvergunning zal de initiatiefnemer een bouwveiligheidsplan moeten indienen. Daarin wordt ook de routes van bouwverkeer voorgesteld en beoordeeld door de gemeente. Waarschijnlijk zal het bouwverkeer via de Hendrika van Tussenbroeklaan de bouwplaats bereiken om de smalle straten te vermijden.
48	Na regen blijft er water op het hoogste punt van de ‘Dafne Schippersbrug staan.	Dank voor uw reactie en deze is doorgezet naar de afdeling Stadsbedrijven die verantwoordelijk is voor beheer en onderhoud van de brug.

Proces

	Reactie belangstellenden	Antwoord
49	Neem alle reacties mee in de besluitvorming.	Dank aan alle belanghebbenden die de moeite hebben genomen om te reageren. De reactienota is een bijlage bij de bouwenvelop en maakt onderdeel uit van de belangenafweging die het college maakt bij de besluitvorming.
50	Verzoek om op hoogte gehouden te worden.	Zowel de gemeente als initiatiefnemer Mitros zal belanghebbenden op de hoogte blijven houden van de plannen en daarbij behorende processtappen. Iedereen die een reactie heeft gegeven op de bouwenvelop, krijgt daarover persoonlijk bericht.
51	Er is een handtekeningenlijst met 217 handtekening tegen het bouwplan naar wethouders en de gemeenteraad gestuurd. Deze is ter zijde geschoven.	Het klopt dat er niet adequaat is gereageerd op de brief met handtekeningen, waarvoor onze excuses. Het is niet zo dat deze brief ter zijde is geschoven, maar door er niet op te reageren is de indruk gewekt dat er niets met de brief en inhoud is gedaan. Uiteindelijk heeft de wethouder een gesprek ter plaatse gehad met een afvaardiging van bewoners. De zorgen en bezwaren die daarbij zijn geuit worden meegenomen in de belangenafweging bij de besluitvorming over de bouwenvelop.
52	De randvoorwaarden zoals opgenomen in het Startdocument zijn niet goed opgesteld.	Het startdocument is het resultaat van overleg tussen de gemeente en Mitros om tot gedeelde ambities en randvoorwaarden voor deze ontwikkeling te komen. Hierna kan het proces om tot een plan te komen, starten. In de bouwenvelop worden onderzoeksvragen beantwoord. Het opheffen van de Johan Wagenaarkade was onderdeel van de het startdocument en de verkeerskundige gevolgen is als onderzoeksvraag opgenomen in het startdocument. Gedurende het planproces is de definitieve verkeerssituatie ontstaan.
53	Stel een alternatief bouwplan op voor dit project, waarin de Johan Wagenaarkade als ontsluitingsroute behouden blijft.	Wij zien geen aanleiding om een alternatief plan uit te werken waarbij de ontsluitingsroute in stand blijft. Het bouwplan is een integraal ontwerp en maatwerk voor deze locatie. Het is niet mogelijk om één aspect te wijzigen zonder invloed op het geheel. De gebouwen hebben een entree aan de achterzijde én aan de parkzijde. De ontsluiting voor verkeer is op het

		achterterrein waardoor de bouwblokken in het park komen te staan en aansluiten op de kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. De ontwikkeling sluit hiermee rechtstreeks aan het op het Rondje Stadseiland. Dit zijn belangrijke stedenbouwkundige voorwaarden om hier verdichting toe te staan. Zou hier een ontsluitingsweg voor de wijk voorlangs lopen dan gaan al deze kwaliteiten verloren en dus de integrale kwaliteit van het plan. Verdichting is dan ook niet mogelijk en is een ontwikkeling ook vanuit financieel oogpunt niet haalbaar.
54	Laat het belang van bestaande bewoners zwaarder meewegen in het besluit.	Er is een integrale afweging gemaakt waarbij gebouw, park, entrees, programma en de ontsluiting (van zowel het bouwblok als de wijk) met elkaar samenhangen. We werken hiermee aan de ambities van de stad: enerzijds voegen we duurzamere sociale woningen en groen toe (ten koste van asfalt) en geven een kwaliteitsimpuls aan dit deel van de parkzone (onderdeel van rondje stadseiland): goede openbare ruimte. Anderzijds dragen we met het aanpassen van de verkeerssituatie en knip bij aan het verminderen van de verkeersintensiteit in de wijk als geheel, het voorkomen van sluipverkeer en onveilige situaties als gevolg van te hard rijden. Gedurende het proces zijn er verschillende alternatieven (varianten) gemaakt voor de verkeerssituatie, waarbij de reacties van bewoners zijn meegenomen. Uiteindelijk heeft dit tot een variant geleid, waarbij geen verkeerskundig probleem ontstaat. Het gaat bij het ruimtelijk kader voor deze ontwikkeling niet alleen om de belangen van de nieuwe bewoners (of bestaande bewoners). Met name het stedelijke belang dat er een groot tekort is aan sociale huurwoningen is van belang. De gemeente wil een goede ruimtelijke inpassing voor het bouwplan garanderen, los van wie daar gaat wonen.
55	De uitnodiging voor de informatieavond over de concept bouwenvelop is te laat verstuurd.	Het klopt dat de uitnodiging kort op de informatieavond zelf is verspreid. Daarvoor onze excuses.
56	Het proces is erg autoritair verlopen en getuigd niet van enig inzicht in wat de bewoners in de wijk willen.	Vervelend dat dit zo wordt ervaren. Op basis van het startdocument is een integraal plan gemaakt waarbij park, gebouw, entrees, programma en ontsluiting sterk met elkaar samenhangen. We hebben verschillende varianten onderzocht en ook aan de bewoners voorgelegd. Mede naar aanleiding van de reacties is de verkeerssituatie nogmaals aangepast.

57	Er is een besluit genomen over het verkeerscirculatieplan zonder dat deze is voorgelegd aan bewoners.	Met het voorleggen van het verkeerscirculatieplan is invulling gegeven door de conceptbouwenvelop ter visie te leggen. Er is toen geen besluit genomen over de conceptbouwenvelop, deze is enkel door de betreffende wethouder vrijgegeven voor inspraak.

Reacties op de aangepaste verkeerscirculatie

Verkeerscirculatie

	Reactie belangstellenden	Antwoord
1	De Catharina van Renneslaan wordt de enige ontsluiting de wijk uit en daarmee veel te zwaar belast.	De gevolgen van de voorgestelde ontsluiting voor de verschillende straten in de wijk hebben wij onderzocht en onderbouwd in de concept bouwenvelop. De verkeersintensiteiten in de Catharina van Renneslaan nemen weliswaar toe maar blijven met 600 verkeersbewegingen per etmaal ruim onder de grens die normaal gesproken voor een woonerf geldt (1.000 motorvoertuigen per etmaal). In vergelijking met de bestaande situatie (250 per etmaal) is dat een intensivering van 350 verkeersbewegingen per etmaal gaat. Dit is alsnog binnen de normen en daarmee acceptabel. De straat blijft dus een rustig karakter hebben. Op basis van onze bevindingen verwachten wij daarom geen problemen. De genoemde intensiteiten doen zich bovendien alleen op het drukste punt in genoemde straten voor. De Galeslootstraat en de Noltheniusstraat verwerken ook een deel van het verkeer, waardoor de intensiteiten in werkelijkheid in grote delen van deze straten lager zullen zijn dan waarmee in de bouwenvelop rekening is gehouden. Op termijn verwachten wij tevens dat de verkeersintensiteiten stadsbreed met circa 10% zullen afnemen door onze inzet om andere vormen van mobiliteit te stimuleren ten opzichte van de auto. Hier is in de onderbouwing van de bouwenvelop nog niet mee gerekend.
2	Doordat alle verkeer door de Catharina van Renneslaan moet, ontstaan er opstoppingen, bijvoorbeeld door vuilniswagens.	Op dit moment moeten vuilniswagens ook al door de straat. Dat gaat, zij het met enige moeite. In de toekomst verwachten wij niet bijzonder veel vrachtverkeer in de wijk omdat er geen bestemmingen zijn die vrachtverkeer aantrekken. Vrachtwagens die qua omvang vergelijkbaar zijn met een vuilniswagen kunnen nog steeds de wijk in en uit. Trekkers met opleggers zullen de wijk niet of met moeite in kunnen. Dat is nu ook al zo. Als hier in de

		toekomst toch problemen door ontstaan kunnen we nog een lengtebeperking instellen voor de wijk.
3	Het aangepaste voorstel voor de verkeerscirculatie lijkt de beste oplossing voor iedereen.	Dank voor de moeite die u heeft genomen om te reageren.
4	Het aantal auto's dat gebruik maakt van de uitrit Catharina van Renneslaan zal minimaal met een factor vijf stijgen.	Volgens onze berekeningen worden de Petristraat en de Catharina van Renneslaan in de nieuwe situatie niet overbelast en neemt het verkeer niet met een factor 5 toe. De genoemde intensiteiten doen zich alleen op het drukste punt in genoemde straten voor. De Galeslootstraat en de Noltheniusstraat verwerken ook een deel van het verkeer, waardoor de intensiteiten in werkelijkheid in grote delen van deze straten lager zullen zijn dan waarmee in de bouwenvelop rekening is gehouden. Bovendien zijn er andere wijken in de stad die eenzelfde soort ontsluiting kennen, zonder dat daar problemen ontstaan. Een voorbeeld hiervan in de Bloemenbuurt.
5	Als achter de nieuwbouw een in- en uitvalsweg voor de wijk wordt gerealiseerd is het plan helemaal af en worden alle doelstellingen gehaald.	De route achter de nieuwe woningen is niet geschikt om als ontsluiting voor de wijk dienst te doen. Bewoners zouden deze doorsteek wel kunnen gebruiken maar wij houden er al rekening mee dat deze verbinding dichtgezet moet worden als het gebruik te veel wordt.
6	Verzoek om alternatief plan waarbij de Johan Wagenaarkade voor het bouwplan langs in stand blijft.	Wij zien geen aanleiding om een alternatief plan uit te werken waarbij de ontsluitingsroute in stand blijft. Het bouwplan is een integraal ontwerp en maatwerk voor deze locatie. Het is niet mogelijk om één aspect te wijzigen zonder invloed op het geheel. De gebouwen hebben een entree aan de achterzijde én aan de parkzijde. De ontsluiting voor verkeer is op het achterterrein waardoor de bouwblokken in het park komen te staan en aansluiten op de kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. De ontwikkeling sluit hiermee rechtstreeks aan het op het Rondje Stadseiland. Dit zijn belangrijke stedenbouwkundige voorwaarden om hier verdichting toe te staan. Zou hier een ontsluitingsweg voor de wijk voorlangs lopen dan gaan al deze kwaliteiten verloren en dus de integrale kwaliteit van het plan. Verdichting is dan ook niet mogelijk en is een ontwikkeling ook vanuit financieel oogpunt niet haalbaar.

7	De kruising Jakob Grimmstraat / Lessinglaan is onoverzichtelijk en gevaarlijk.	De gevolgen van de voorgestelde ontsluiting voor de verschillende straten en kruisingen in de wijk hebben wij onderzocht en onderbouwd in de concept bouwenvelop. De aansluiting van de Jakob Grimmstraat is niet ideaal maar door meer naar rechts te gaan staan kan men meer zicht krijgen op het naderende verkeer.
8	Door het aangepaste plan voor de verkeerscirculatie wordt de Lessinglaan nog drukker	Het klopt dat de Lessinglaan door dit plan drukker zal worden maar dit past wel in ons beleid om verkeer zo snel mogelijk naar de doorgaande wegen te leiden. Door deze maatregel worden tegelijkertijd andere straten rustiger.
9	Het aangepaste plan voor de verkeerscirculatie zorgt voor filevorming in de Catharina van Renneslaan.	Wij verwachten geen grote problemen bij de ontsluiting van Halve Maan Zuid in de ochtendspits. Door de verkeerslichten bij de E. Meijsterlaan ontstaan er voldoende tussenpozen die men kan gebruiken om veilig op te rijden.
10	Het eerdere voorstel voor een klein circuitje bij de Evert Cornelislaan en de Galeslootlaan om vanuit die kant de wijk ook te verlaten moet terugkomen.	Dank voor uw suggestie. Precies deze suggestie was een van de opties die is voorgesteld en besproken met de klankbordgroep. Er is toen niet voor dit model gekozen omdat de meeste leden van de klankbordgroep voor een ander model waren.
11	Als er een opstopping is door een vuilniswagen, is er geen alternatieve route om de wijk uit te komen.	Het klopt echter dat het ledigen van de containers voor enige hinder kan zorgen. Dit is helaas niet te voorkomen. Wij denken desondanks dat de voordelen van een rustigere wijk opwegen tegen dit nadeel.
12	De rijrichting op de Averkamplaan zou nog omgedraaid kunnen worden. Dan wordt de verkeersdruk van het uitgaande verkeer vanaf de Johan Wagenaarkade verdeeld over de Averkamplaan en de Catharina van Renneslaan. Voor het verkeer wat in eerste instantie fout rijdt om bij de Johan Wagenaar te komen zou dan wel weer helemaal rond moeten rijden via de Joseph Haydenlaan.	Dank voor uw suggestie. Wij hebben diverse varianten onderzocht en afgewogen. Het door u ook genoemde bezwaar was de reden waarom wij hier niet voor gekozen hebben. Het is wel prettig als men binnen de wijk een rondje kan rijden op zoek naar een parkeerplaats. Zo hebben wij ook overwogen om het stukje Noltheniusstraat tussen de Averkamplaan en de Catharina van Renneslaan om te draaien om het rondrijden mogelijk te maken. Hier hebben we echter vanaf gezien omdat we dan meer verkeersbewegingen door de Averkamplaan en het gedeelte van de Catharina van Renneslaan tussen de Johan Wagenaarkade en de Noltheniusstraat verwachten.
13	Het is onduidelijk hoe het tweerichtingsverkeer op de Johan Wagenaarkade zou moeten werken.	De Johan Wagenaarkade is breed genoeg om in twee richtingen te kunnen rijden. Het zal vooral voor verkeer dat op zoek is naar een parkeerplaats langs de Johan Wagenaarkade interessant zijn om bijvoorbeeld vanuit de

		Averkamplaan linksaf te slaan. De Johan Wagenaarkade loopt in de nieuwe situatie inderdaad praktisch dood ter hoogte van de Evert Cornelislaan maar met deze routering voorkomen we dat mensen rond moeten rijden via de Joseph Haydnlaan om weer bij de Johan Wagenaarkade te kunnen komen.
14	Kan de rijrichting in de Averkamplaan nog omgedraaid worden zodat ook een alternatief bestaat voor een groot deel van de Catharina van Reneslaan?	Het omdraaien van de rijrichting in de Averkamplaan heeft tot gevolg dat men niet meer door de wijk kan rijden op zoek naar een parkeerplaats. Als men bijvoorbeeld in de Noltheniusstraat geen plek kan vinden zal men via de Joseph Haydnlaan rond moeten rijden om de wijk weer in te komen. Dit lijkt ons niet wenselijk.
15	Wat is de toevoeging van het tweerichtingsverkeer op de Johan Wagenaarkade? Indien het tweerichtingsverkeer blijft gehandhaafd, wordt er dan een rotonde aangelegd op de kruising Evert Cornelislaan/Johan Wagenaarkade?	De Johan Wagenaarkade is breed genoeg om in twee richtingen te kunnen rijden. Hierdoor blijven de parkeerplaatsen aan de parkzijde (langs de Johan Wagenaarkade) ook goed bereikbaar voor de bewoners uit de buurt. Het zal vooral voor verkeer dat op zoek is naar een parkeerplaats langs de Johan Wagenaarkade interessant zijn om bijvoorbeeld vanuit de Averkamplaan linksaf te slaan. De Johan Wagenaarkade loopt in de nieuwe situatie inderdaad praktisch dood ter hoogte van de Evert Cornelislaan maar met deze routering voorkomen we dat mensen rond moeten rijden via de Joseph Haydnlaan om weer bij de Johan Wagenaarkade te kunnen komen. Voor het kerend verkeer is geen aparte voorziening voorzien. Op de kruising met de Evert Cornelislaan zal voor het meeste verkeer voldoende ruimte zijn om te keren. Bovendien verwachten we nog wel dat het meeste verkeer in noordelijke richting zal rijden.
16	Suggestie om de Petristraat dood te laten lopen, met een draaicirkel op de T-splitsing aan de Johan Wagenaarkade.	Hartelijk bedankt voor uw suggesties. Het laten doodlopen van de Petristraat is voor de Petristraat wellicht een goede oplossing maar zorgt ervoor dat de Galeslootstraat de voornaamste toegang tot de wijk is, terwijl deze straat ook smal is. Bovendien zorgen de Galeslootstraat en de Petristraat nu juist voor de verdeling van de verkeersstromen die u nastreeft. Wij verwachten dat bewoners van de Noltheniusstraat, Urlusstraat en Averkampstraat vooral de Galeslootstraat zullen kiezen en de bewoners van de Johan Wagenaarkade en Catharina van Renneslaan de Petristraat zullen nemen. Bovendien blijven de intensiteiten zelfs in het meest negatieve scenario (alle verkeer door de Petristraat) ruim onder de grens die men vanwege de leefbaarheid en veiligheid stelt aan een woonerf. Deze grens ligt op 1.000 voertuigen per etmaal. Per saldo verwachten we door de knip ter hoogte van de Dafne Schippersbrug een

		afname van de hoeveelheid verkeer in de wijk. Daarbij houden we er rekening mee dat de Petristraat nu al de voornaamste route is om de Johan Wagenaarkade te bereiken vanaf de Joseph Haydnlaan.
17	De files op de Lessinglaan zullen door dit plan alleen maar erger worden.	De filevorming op de Lessinglaan zelf is nu inderdaad vervelend maar de vertraging in absolute tijd is beperkt tot enkele minuten. Daarbij speelt mee dat het in ons beleid is verkeer zo snel mogelijk naar dergelijke gebiedsontsluitingswegen te leiden. Verder verwachten wij dat deze overlast met de realisatie van de 'Westelijke Stadsboulevard' zal oplossen. De kruising Lessinglaan/Everard Meijsterlaan/Joseph Haydnlaan wordt een stuk eenvoudiger gemaakt waardoor de doorstroming veel beter wordt. Meer informatie over dit project kunt u hier vinden: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersprojecten/westelijke-stadsboulevard/.
18	Zorgen over bereikbaarheid van de wijk voor nood- en hulpdiensten.	De nood- en hulpdiensten hebben de nieuwe verkeerscirculatie goedgekeurd. De knip in de Johan Wagenaarkade zal bestaan uit een paal die de hulpdiensten in geval van nood kunnen verwijderen. Bovendien mogen voertuigen van de hulpdiensten waar nodig ook tegen het verkeer in rijden.
19	Fijn dat de huidige rijrichting in de Evert Cornelislaan gehandhaafd zal blijven.	Dank voor de moeite die u heeft genomen om te reageren.
20	Er wordt in de Catharina van Renneslaan aan beide zijden half op de stoep geparkeerd en dat is tegen de wet. Auto's zouden op de weg moeten staan, maar dan is er geen ruimte meer om door deze straat te rijden.	Op foutparkeren wordt gehandhaafd zodra dit problemen oplevert voor de doorstroming. Doorgaans wordt er, zeker in oudere wijken, rekening gehouden met de parkeerdruk en wordt er niet altijd (direct) gehandhaafd op het parkeren met twee wielen op het trottoir. Als bewoners volledig op het asfalt gaan staan kan er dus maar aan één kant van de weg worden geparkeerd en zal er worden gehandhaafd. Desnoods zullen wij daarvoor een parkeerverbod instellen als deze verduidelijking nodig blijkt. We verwachten dat dit probleem niet zal ontstaan omdat dit al jaren op deze manier gebeurt en niet tot klachten heeft geleid.
21	Ook de bewoners van de nieuw te bouwen woningen moeten de wijk via de smalle Catharina van Renneslaan de wijk te laten verlaten.	De nieuwe woningen worden niet ontsloten via de Petristraat en Catharina van Renneslaan. Het overgrote deel van deze bewoners zal kunnen parkeren op het achterterrein of langs de Hendrika van Tussenbroeklaan. De ontsluiting hiervoor

		loopt via de Hendrika van Tussenbroeklaan en het Hendriks van Tussenbroekplantsoen.
22	Autoluw wordt geïnterpreteerd als autovrij en het beschikbaar blijven van de weg als uitrit van de wijk is noodzakelijk. De weg kan ingericht worden als ‘shared space’ waar de auto te gast is.	Het in stand houden van de weg betekent per definitie geen verbetering van de openbare ruimte. Een auto-ontsluiting voor de wijk langs de nieuwe woningen en dwars door een beoogd park is niet inpasbaar. Het bouwplan aanpassen om deze ontsluiting alsnog in te passen heeft consequenties voor het aantal woningen en dus de financiële haalbaarheid.
23	Is het voorgestelde verkeersplan ontstaan is uit een compromis met bewoners die uitkijken op de bebouwing?	Nee, het bouwplan, incl.de aangepaste verkeerscirculatie is maatwerk voor deze locatie. Diverse belanghebbenden zijn betrokken bij het proces om tot de bouwenvelop te komen. Uiteindelijk is door het college een belangenafweging gemaakt.
24	Het is onduidelijk of het verkeersmodel nu wel of niet is toegepast en wat de uitkomst hiervan is.	De nieuwe analyses zijn op basis van het verkeersmodel en de uitkomst daarvan is opgeschreven in hoofdstuk 4.4. van de bouwenvelop.
25	Realiseer een tweede ontsluiting in de Halve Maan zuid om de druk op Catharina van Renneslaan meer te verdelen.	Deze mogelijkheid hebben wij onderzocht. Echter zou dit weer nieuwe bezwaren opleveren omdat dan alsnog aanpassingen van rijrichtingen nodig zijn. In het aangepaste plan voor de verkeerscirculatie blijft zoveel als mogelijk bij de bestaande situatie. Dat komt tegemoet aan bezwaren van bewoners die zijn gegeven in reactie op het eerste plan voor de aanpassing van de verkeerscirculatie.

Verkeersveiligheid

	Reactie belangstellenden	Antwoord
26	De aansluiting op de Joseph Haydnlaan is gevaarlijk en zal zwaarder worden belast.	Uit onze analyse blijkt er ook geen sprake te zijn van een bijzonder onveilig punt ter hoogte van de aansluiting op de Joseph Haydnlaan. Het is wel een punt waar oplettendheid nodig is. Uit de ongevallencijfers blijkt niet dat hier bijzonder veel (ernstige) ongevallen gebeuren. In de spits kan het drukker zijn maar door de verkeerslichten ter hoogte van de Everard Meijsterlaan zullen er voldoende momenten zijn waarop men veilig kan invoegen.
27	Verzoek om het aantal verkeersdrempels in de wijk en vooral in de Petristraat en de Catharina van Renneslaan drastisch te verhogen. En ook veelvuldig verkeersborden in de wijk (10 of 20 km/uur en 'u betreedt een woonwijk/woonerf').	Voor wat betreft de snelheid worden diverse maatregelen genomen op de Johan Wagenaarkade. Van de Petristraat is niet bekend dat hier te hard gereden zou worden. Dit kunnen wel nader onderzoeken met onze meetapparatuur. Dit zeggen wij u toe. Afhankelijk van de resultaten zullen maatregelen overwogen worden. Dit valt echter buiten de scope van het woningbouwproject. We kunnen niet van een ontwikkelaar verwachten dat hij alle bestaande problemen in een wijk oplost. De wijk blijft tot slot een 30 km-zone. Aan een woonerf worden hele andere eisen gesteld qua inrichting. Dergelijke ingrepen zijn ingrijpend en hier niet aan de orde. Bij een eventuele grootschalige riool- of wegreconstructie zijn dit soort ingrepen te overwegen. In het kader van dit woningbouwproject is dit niet reëel.
28	Zorgen over bredere verkeer zoals verhuiswagen, vuilniswagens door de smalle straatjes.	Het bredere verkeer komt slechts sporadisch in de wijk. De ruimte op de weg in inderdaad beperkt maar heeft in het verleden niet tot onoverkomelijke problemen geleidt. Bovendien zal er met het aanbrengen van de knip alleen nog bestemmingsverkeer in de wijk zijn.
29	Op dit moment is er al een onveilige situatie in de Catharina van Renneslaan door fietsers die tegen de rijrichting in van rechts komen op de Joseph Haydenlaan.	Bij het maken van onze plannen kunnen we niet altijd rekening houden met weggebruikers die zich niet aan de regels houden. De verkeersregel is duidelijk; bestuurders moeten zoveel mogelijk aan de rechterkant van de weg rijden. Dat geldt dus ook voor fietsers.

Knip

	Reactie belangstellenden	Antwoord
30	Vrees dat automobilisten door de knip gaan keren en vervolgens ontsluiten niet alleen via het Victor Hugoplantsoen, maar ook de Jacob Grimmstraat én erger nog via de autoluwe straatjes haaks op het kanaal die alleen voor bestemmingsverkeer bestemd zijn.	Hartelijk dank voor uw reactie. De situatie met betrekking tot de smallere woonstraatjes zullen we moeten monitoren. Dat zeggen wij u toe. Verder verwachten wij dat verkeer zich niet zozeer vast zal rijden en ter hoogte van het Victor Hugoplantsoen pas zal draaien. Vooral wijkbewoners zijn straks nog de gebruikers van de weg en zij zullen snel bekend zijn met de nieuwe situatie. Zij zullen daarom andere routekeuzes maken om op de Lessinglaan te komen. De meest voorname routes lopen via het Herderplein en de Jakob Grimmstraat. Deze straten zijn voldoende geschikt om dit verkeer te verwerken. De intensiteiten zijn daarnaast voldoende laag om zonder problemen op de Lessinglaan in- of uit te voegen.
31	Door de knip moeten auto's die kinderen naar school brengen keren en dat zal voor onveiligheid zorgen.	De hoeveelheid ouders dat de kinderen met de auto brengt is beperkt (25-35) en ze kunnen de school vanaf beide kanten bereiken. De huidige inrichting kan dit verwerken. Overigens willen wij geen voorzieningen treffen om het brengen van kinderen met de auto te stimuleren.
32	Realiseer de knip iets noordelijke voorbij het Victor Hugoplantsoen en maak de Dickenslaan gedeeltelijk éénrichtingsverkeer.	Een alternatief voor de knip ten noorden van het Victor Hugoplantsoen vinden wij onwenselijk. Een fysieke maatregel is de enige manier om de knip effectief te handhaven. Wij verwachten dat eenrichtingsverkeer veelvuldig genegeerd zal worden, laat staan dat dit verkeer door de smalle woonstraatjes tussen de Dickenslaan en Johan Wagenaarkade zouden kunnen gaan rijden. Het voordeel is inderdaad dat het verkeer rond het Victor Hugoplantsoen alsnog via de zuidzijde uit kan rijden. Dit verkeer komt dan vervolgens weer door de Catharina van Renneslaan. Dan is niet meer te garanderen dat deze straat onder de 1.000 motorvoertuigen per dag blijft en die toename vinden wij niet meer acceptabel. Bovendien komt men via de route Dickenslaan/Jakob Grimmstraat sneller op de Lessinglaan. Het is ons beleid om verkeer snel naar dit soort doorgaande wegen te leiden en onnodig verkeer via woonstraten te voorkomen.
33	Er is door de gemeente beloofd dat er geen knip zou komen.	Het klopt dat tijdens de participatie van de ontwikkeling van het Victor Hugoplantsoen is toegezegd dat er geen knip zou komen onder de Dafne Schippersbrug. De reden hiervoor was het borgen van de bereikbaarheid van

		de school en de wijk. Op dat moment was dit bouwplan nog niet bekend en de situatie is daardoor nu anders. Met het alsnog aanbrengen van een knip blijft de bereikbaarheid van de school geborgd, ware het dat niet meer voorlangs doorgereden kan worden. De hoeveelheid ouders die kinderen met de auto brengen en halen is beperkt (25-35) en ze kunnen de school vanaf beiden kanten bereiken. De huidige inrichting kan dit verwerken. Ook de bereikbaarheid van de wijk blijft voldoende gewaarborgd. Een tweede mogelijkheid om de Halve Maan nood in te komen en uit te rijden gaat inderdaad verloren, maar de knip sluit aan bij ons beleid om verkeer zo snel mogelijk richting grote ontsluitingswegen te leiden. Daarmee worden woonstraten ontlast.
34	Er zijn ook andere mogelijkheden om verkeer te weren op de Johan Wagenaarkade, bijvoorbeeld hogere drempels.	Het remmen van de snelheid van het verkeer alleen is niet voldoende. Het verkeer uit het noordelijke deel van de wijk zal dan waarschijnlijk de route Johan Wagenaarkade/Catherina van Renneslaan gaan kiezen. Gezien de gevoeligheid van de toename van het verkeer in deze straat willen we deze straat zoveel mogelijk ontzien. Het is ook ons beleid om verkeer sneller naar de doorgaande gebiedsontsluitingswegen (zoals de Lessinglaan) te leiden. Daar komt bij dat we met de fysieke knip ook de sluiproute via de Johan Wagenaarkade onmogelijk maken. Dit is ook overlast waar we al jaren klachten over krijgen. Deze overlast pakken we hiermee dus ook gelijk aan.
35	Eens met de voorgenomen knip onder de Dafne Schippersbrug.	Dank voor uw reactie; de knip maakt ook in de aangepaste verkeerscirculatie onderdeel uit van het plan.
36	Door de knip zullen auto’s door hele smalle woonstraatjes gaan rijden.	Hartelijk dank voor uw reactie. De situatie met betrekking tot de smallere woonstraatjes zullen we moeten monitoren. Dat zeggen wij u toe. Verder verwachten wij dat verkeer zich niet zozeer vast zal rijden en ter hoogte van het Victor Hugoplantsoen pas zal draaien. Vooral wijkbewoners zijn straks nog de gebruikers van de weg en zij zullen snel bekend zijn met de nieuwe situatie. Zij zullen daarom andere routekeuzes maken om op de Lessinglaan te komen. De meest voorname routes lopen via het Herderplein en de Jakob Grimmstraat. Deze straten zijn voldoende geschikt om dit verkeer te verwerken. De intensiteiten zijn daarnaast voldoende laag om zonder problemen op de Lessinglaan in- of uit te voegen.

Algemeen

	Reactie belangstellenden	Antwoord
37	Het opbreken van een stuk Johan Wagenaarkade is bedacht om de nieuwe woningen aantrekkelijker te maken voor de nieuwe bewoners.	Het opbreken van het stuk Johan Wagenaarkade is nodig om op deze plek verantwoord te kunnen verdichten, niet om de woningen aantrekkelijker te maken.
38	Het plan zal de mogelijkheid tot parkeren verder bemoeilijken.	De parkeerbalans is opgemaakt volgens onze huidige parkeernormen op basis van ons parkeerbeleid. De parkeernorm per woning is relatief laag omdat we rekening houden met het gemiddelde autobezit in wijken zoals deze en vanwege de doelgroep van de woningen (sociale huur). Van deze doelgroep is bekend dat het autobezit relatief laag is. Ook is rekening gehouden met de parkeerdruk die de huidige woningen op het gebied hebben. Een deel van de parkeerbehoefte van de nieuwe woningen kan daardoor in de bestaande openbare ruimte worden opgevangen.
39	Waar gaan de huishoudens van het nieuwe complex met een auto parkeren?	Dit is onderbouwd in de bouwenvelop. Deels op het binnenterrein achter de woningen, deels op nieuwe parkeerplaatsen langs de Hendriks van Tussenbroeklaan en deels binnen omliggende straten, waar een deel van de huidige bewoners ook al parkeert. Bij de berekening van de parkeerbalans is rekening gehouden met het relatief lagere autobezit (-25%) onder huurders van sociale huurwoningen.
41	Fijn dat de huidige rijrichting in de Evert Cornelislaan gehandhaafd zal blijven.	Dank voor de moeite die u heeft genomen om te reageren.

Proces

	Reactie belangstellenden	Antwoord
42	Er is niets gedaan met de vragen en bezwaren die tijdens de bijeenkomst met bewoners naar voren zijn gebracht.	Naar aanleiding van de laatste bijeenkomst met de bewoners is het plan nog eens kritisch onder de loep genomen. Dit heeft geleidt tot meerdere aanpassingen die nu in de bouwenvelop zijn opgenomen. Een belangrijk bezwaarpunt was de onderbouwing van onze overtuiging dat de Petristraat en Catharina van Renneslaan in staat waren om de wijk te ontsluiten. Dat hebben we nu aangetoond.

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1655
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	18 maart 2021
Agendapunt	5
Omschrijving	Raadsbrief Visie biomassagebruik
ID	1706
Behandelend ambtenaar	V.S. Haaksma
Telefoon	030-28 64119
E-mail	v.haaksma@utrecht.nl
Datum collegebesluit	22 juli 2020
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Volksgezondheid en milieu
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Energie
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Wonen, Energie, Groen, Openbare Ruimte/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	18 maart 2021

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	V.S. Haaksma	**Datum**	22 juli 2020
Doorkiesnummer	030-28 64119	**Kenmerk**	7768260/20200709/VH
E-mail	v.haaksma@utrecht.nl	**Onderwerp**	Visie biomassagebruik in Utrecht
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Energie

Geachte leden van de raad,

Op 6 juli jl. heeft de Sociaal Economische Raad een richtinggevend advies voor een duurzaamheidskader voor de inzet van biomassa vastgesteld en op 8 juli gepresenteerd. Het advies is gebaseerd op publicaties van het Planbureau voor de Leefomgeving en is een oproep aan het kabinet om een zorgvuldige inzet van biogrondstoffen en een herziening van de rol in de Nederlandse economie:

- Meer nadruk zou moeten komen te liggen op de inzet voor hoogwaardige toepassingen zoals in de chemische industrie en in materialen (beleid gericht op **opbouw**).
- In moeilijk te verduurzamen sectoren, zoals zwaar wegtransport en processen met hoge temperatuur, zijn biogrondstoffen te beschouwen als een overbruggingstechnologie en moet het beleid zich richten op de **ombouw** naar (en stimulering van) alternatieve technologieën.
- Voor laagwaardige toepassingen zoals elektriciteits- en lage temperatuur warmteopwekking dient de inzet zo ver mogelijk uitgefaseerd te worden (beleid gericht op **afbouw**).

Bovendien breidt de SER de duurzaamheidscriteria uit met sociaaleconomische criteria en pleit voor een consistente toepassing op alle vormen van biomassa (dus ook voor gebruik als grondstof).

Na de zomer komt het kabinet met een reactie op dit advies. In deze brief informeren wij u over onze visie op de rol en inzet van biomassa in de transitie naar een klimaat-neutrale stad Utrecht.

Visie op biomassa

Ook wij zien de rol van biomassa vooral als een overbruggingstechnologie in de transitie van het gebruik van fossiele brandstoffen naar duurzame bronnen, zolang duurzamere alternatieven niet op grote schaal toepasbaar zijn. Als energiebron is laagwaardige biomassa het minst favoriete alternatief voor fossiele brandstoffen, zoals aardgas. Bij verbranding van gecertificeerde biomassareststromen ontstaat veel minder CO_2-uitstoot dan bij fossiele brandstoffen. De verbranding van biomassa veroorzaakt evenwel onwenselijke emissies voor gezondheid en luchtkwaliteit. Bij gebruik van niet-gecertificeerde biomassa zijn naast de luchtkwaliteit ook nog andere duurzaamheidseisen in het geding.

Kader

Meer en meer zal biomassa een integraal onderdeel zijn van een circulaire economie, vooral als grondstof voor de chemische industrie en voor nieuwe biomaterialen. *Biomassa of biogrondstof* is plantaardig en dierlijk materiaal, zoals mest, gft-afval, algen, rioolslib, maaisel of snoeihout uit plantsoenen en hout dat vrijkomt bij bosbeheer. Het wordt eerst gebruikt voor hoogwaardige toepassingen, zoals meubels of grondstof voor de bouw. Reststromen van biomassa waar geen hoogwaardige toepassing voor is, kunnen onder strenge voorwaarden worden benut voor de opwekking van energie. Via vergisting en vergassing kan biogas gemaakt worden voor industriële processen met een hoge temperatuur, voor elektriciteit of voor warmte. Via verbranding kan uit biomassa direct warmte of elektriciteit worden opgewekt.

Wij zien dat er rond Utrecht beperkt biomassa beschikbaar is. Er kunnen hierdoor niet onbeperkt extra biomassa-installaties worden neergezet in Utrecht en daarbuiten. Biomassa is echter in bepaalde processen voorlopig het enige alternatief voor fossiele brandstof, omdat er onvoldoende duurzame alternatieven voorhanden zijn. Op dit moment is het één van de weinige betaalbare bronnen voor processen met extreem hoge verbrandingstemperaturen in de industrie (bijv. 1000 graden). Ook voor het opvangen van pieken in de vraag naar warmte (bijvoorbeeld op koude dagen) zijn er nu nauwelijks alternatieven beschikbaar. Hierover zegt het SER-advies dat ‘onder de juiste voorwaarden biogrondstoffen dus ook een overbruggingsoplossing kunnen zijn naar een CO_2-neutrale economie, waar voorlopig onvoldoende alternatieve, duurzamere technologieën beschikbaar zijn’. Partijen met deze processen moeten rekening houden met ontwikkelingen in de toekomst, zodat het proces later kan worden omgezet in andere, meer duurzame alternatieven. Hiermee moet een lock-in effect worden voorkomen.

Onderzoekers, energieleveranciers en andere partijen werken continu aan hernieuwbare, duurzame energiebronnen voor de toekomst, ook in onze stad. Voorbeelden daarvan zijn het gebruik van restwarmte van de rioolwaterzuivering in Overvecht, onderzoek naar de winning van aardwarmte (geothermie) en warmtewinning uit oppervlaktewater (aquathermie) zoals bij nieuwbouw in de Merwedekanaalzone.

Onder voorwaarden

Wij onderstrepen het advies van de SER voor een prioritaire inzet van biomassa voor hoogwaardige toepassingen en vinden de inzet van biomassa voor het opwekken van energie de minst wenselijke duurzame toepassing. Als inzet van biomassa aan de orde is en voor zover we daarvoor in de positie zijn, willen we daar de volgende voorwaarden aan stellen:

- De inzet van biomassa moet substantieel bijdragen aan CO_2-reductie (substantieel beter dan fossiele brandstoffen).
- De uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (o.a. fijnstof) moet zoveel mogelijk geminimaliseerd worden. Utrecht streeft naar de hogere advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO).
- Als er houtige reststromen worden gebruikt, mag dat alleen gecertificeerde biomassa zijn uit duurzaam beheerd bos van Europese herkomst.

Inzet voor warmteopwekking

In het coalitieakkoord is als maatregel opgenomen dat het Utrechtse systeem van stadsverwarming in 2030 is verduurzaamd. Biomassa is hiervoor op dit moment nog de meest concreet beschikbare techniek. De gemeente ziet, net als alle warmtebedrijven, biomassa echter vooral als een *tijdelijke* oplossing. Nu wordt biomassa ingezet voor de basisvoorziening, later alleen voor de piekvraag (op

momenten dat het kouder is en er extra warmtevraag is). Als er een beter alternatief is voor de pieken in de warmtevraag, zal het gebruik van biomassa verder worden afgebouwd. Dit staat ook in het warmtepact dat warmtebedrijven met Stichting Natuur en Milieu hebben opgesteld. Eneco heeft hieraan in haar routekaart verder invulling gegeven. Na biomassa zijn afvalwater, restwarmte uit de industrie en geothermie de eerste opties waar Eneco mee aan de slag gaat. De afbouw van het gebruik van biomassa is ook in lijn met de visie van de raad, zoals die voor de Regionale Energie Strategie van de U16-gemeenten is meegegeven in motie 300.

Certificering
We vinden het belangrijk dat de duurzaamheid van biomassa wordt gewaarborgd met certificering, waardoor alleen echte restproducten worden ingezet waar geen hoogwaardiger toepassing voor is. Biomassa bestaat in veel verschillende kwaliteiten en presteert verschillend op het gebied van duurzaamheid. De landelijke accreditatie-eisen van biomassacertificering zijn mede opgesteld door Greenpeace, Milieudefensie en Stichting Natuur en Milieu. Zo is gezorgd dat alleen de beste certificeringsschema's, zoals 'Better Biomass', in Nederland worden geaccepteerd.
Certificering adresseert een breed scala aan aspecten, zoals ecologische effecten maar ook het niet toestaan van verdringing van voedsel, of lokale vraagstukken zoals welvaart en goede arbeidsomstandigheden. Ook wordt bijvoorbeeld in 'Better Biomass' een minimale reductie van 80% CO_2, ten opzichte van het gebruik van aardgas, gegarandeerd. Het Rijk stelt deze certificering als voorwaarde voor nieuwe projecten om in aanmerking te komen voor SDE (Stimulering Duurzame Energietransitie)-subsidie. Waar mogelijk zal de gemeente Utrecht certificering ook als voorwaarde opnemen in vergunningaanvragen.

Grootschalige versus kleinschalige inzet
Bij *grootschalige* verbranding van biomassa, is de uitstoot van luchtvervuilende stoffen te beperken door de rookgassen te reinigen. De controle op de uitstoot gebeurt via metingen, afspraken in de vergunning of directe afspraken met de gebruikers van biomassa (zoals Eneco). Om deze reden heeft de gemeente onderzoeken laten uitvoeren om de luchtkwaliteit, CO_2-reductie en duurzaamheid te verifiëren.
Bij *kleinschalige* inzet van biomassa voor warmtevoorziening, zoals bij een pelletkachel (voor één of een aantal woningen) of open haard, is de luchtkwaliteit en herkomst van de biomassa niet voldoende te waarborgen. Voor dezelfde hoeveelheid energie is bij een open haard 100x meer fijnstof uitstoot dan bij een pelletkachel (zie rapportage RVO) en zelfs 1.000x meer fijnstof uitstoot dan bij grootschalige inzet van biomassa voor het warmtenet in Utrecht. Dat komt omdat bij grootschalige inzet verregaande rookgasreiniging mogelijk en betaalbaar is. De gemeente start in 2021 met een campagne om de particuliere houtstook te ontmoedigen.

Inzet voor industriële processen met hoge temperaturen
Voor het bereiken van hoge verbrandingstemperaturen op grote schaal (zoals een asfaltcentrale), zijn op dit moment weinig duurzame mogelijkheden. Ook voor deze industriële processen zien we biomassa als een *tijdelijke* oplossing. Zodra andere duurzamere brandstoffen beschikbaar komen met een haalbare businesscase, moet het binnen het bedrijfsproces mogelijk zijn om hierop over te stappen. Ook een verbetering of innovatie in een bedrijfsproces moet de ruimte bieden voor een overstap op duurzame energie. Als er subsidie- of vergunningaanvragen voor de industrie binnenkomen, wegen we zorgvuldig af hoe in die specifieke situatie zo goed mogelijk aan onze voorwaarden kan worden voldaan.
Een andere hoogwaardige brandstof die ingezet zou kunnen worden, is groene waterstof. Dit is echter voor 2030 nog niet op grote schaal beschikbaar, omdat er weinig overschot is uit duurzame bronnen voor elektriciteit. Vanwege de hoge kosten voor het maken van waterstof uit duurzame elektriciteit, is

het op dit moment nog geen betaalbare oplossing. Conform het SER-advies is de inzet van biomassa hierin als overbruggingstechnologie te beschouwen. Onze uitgangspunten voor het gebruik van biomassa zijn in de raadsbrief over de asfaltcentrale herhaald.

Tot slot houdt de gemeente de ontwikkelingen en kennis over biogrondstoffen en andere alternatieve bronnen of dragers van energie (zoals waterstof en geothermie), evenals de kabinetsreactie op het SER-advies na de zomer, nauwgezet in de gaten. Zo kunnen we steeds een zorgvuldige afweging maken voor de inzet van biogrondstoffen in Utrecht.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Uitwerken 3-10-2019
voor: DENK, PvdD, PVV, PvdA, SP, SBU, SenS

M 2019/292

Partij voor de Dieren
Gemeenteraadsfractie Utrecht

STADSBELANG

SP

Motie Geen biomassa in de RES

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen ter gelegenheid van de raadsvergadering van 3 oktober 2019, ter bespreking van het Raadsvoorstel Startnotitie Regionale Energiestrategie (RES) U16,

Constaterende dat:

- De startnotitie stelt dat het aanbod van duurzame energiebronnen in beeld gebracht moet worden, en dat daarbij ook gedacht moet worden aan de inzet van biomassa;

Overwegende dat:

- Er bij verbranding van biomassa enorme hoeveelheden CO2 en fijnstof vrijkomen (alsook kwik en dioxines);
- Het verkrijgen van hout gepaard gaat met ontbossing;
- Het hout vaak vervoerd vanuit Noord-Amerika per CO2 en zwavel uitstotende boten;
- De toonaangevende nieuwsmedia Nieuwsuur, De Monitor en De Volkskrant eerder dit jaar dan ook stelden dat biomassa een onduurzame vorm van energie is;
- De commissie-Remkes in het kader van het stikstof-probleem kritisch is op de inzet van biomassa;
- Klimaat en biodiversiteit gebaat zijn bij een volstrekt duurzaam karakter van de energietransitie;

Roept het college op:

- Biomassa uit te sluiten als vorm van duurzame energie in de RES;
- Dat als zodanig te stellen in gesprekken die in U16-verband plaatsvinden;
- Ervoor te zorgen dat in alle opvolgende documenten gekoppeld aan de RES geen ruimte en aandacht meer geschonken wordt aan biomassa.

En gaat over tot de orde van de dag.

Maarten van Heuven
Partij voor de Dieren

Cees Bos
Stadsbelang Utrecht

Tim Schipper
Socialistische Partij

aangenomen 3-10-2019
tegen: PvdD, PVV, PvdA, SP, SBU, SenS

M 2019/300

GROEN LINKS UTRECHT

Motie biomassa in RES

De gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op 3 oktober, ter bespreking van Startnotitie RES

Constaterende dat

- De startnotitie stelt dat het aanbod van duurzame energiebronnen in beeld gebracht moet worden, en dat daarbij ook gedacht moet worden aan de inzet van biomassa;

Overwegende dat

- De inzet van reststromen als biomassa de minst wenselijke oplossing is voor verduurzaming in de RES U16;
- In het klimaatakkoord biomassa wel is opgenomen als transitie-opwekking;

Roept het college op

- Zich in de U16 in te spannen om biomassa te benoemen als minst wenselijke optie;
- En aan te geven dat voor de stad Utrecht biomassa alleen acceptabel is als we rekening houden met de mondiale CO_2 balans, de effecten van biomassa op de luchtkwaliteit, de gehele keten van biomassa in ogenschouw te nemen;
- In het geval er hout gebruikt wordt alleen gecertificeerde biomassa uit duurzaam beheerd bos van Europese herkomst te gebruiken.

En gaat over tot de orde van de dag.

Rachel Heijne,
GroenLinks

M.A. Koning
D66

J. Wijmenga
CU

Motie: Geen vergunningen meer voor biomassacentrales

De gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op dinsdag 8 december, ter bespreking van raadsvoorstel Utrecht kiest voor gezonde lucht

Constaterende dat:

1. Utrecht niet voldoet aan de jaargemiddelde advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie voor PM2,5 (fijnstof);
2. Fijnstof, dat voor enkele procenten uit roet bestaat, vrijkomt bij de verbranding van organisch materiaal zoals biomassa;
3. Roet van alle fracties van stoffen in fijnstof de meeste milieu- en gezondheidsschade veroorzaakt;
4. Biomassacentrales vaak de opdracht krijgen om hun uitstoot te filteren, maar dat dit niet altijd dekkend is, en uitstoot voorkomen nog altijd een betere optie is;
5. De gemeente Utrecht desondanks vorige maand nog een vergunning heeft verleend voor een op biomassa gestookte asfaltcentrale.

Overwegende dat:

1. Steeds meer verontrustende informatie over de herkomst van pellets naar boven komt zoals de recente onthulling door onderzoeksplatform Investico dat ondanks de duurzaamheidseisen waaraan Nederlandse biomassacentrales moeten voldoen, deze toch gebruikmaken van hout uit kaalgekapte stukken bos in Estland, in beschermde Natura 2000-gebieden[1];
2. Volgens het RIVM luchtvervuiling in Nederland elk jaar 12.000 vroegtijdige sterfgevallen veroorzaakt;
3. Het maatschappelijk debat zich vanuit het oogpunt van gezondheid, milieu, klimaat en biodiversiteit inmiddels overwegend tegen biomassa heeft gekeerd.

Draagt het college op:

1. Vanaf heden geen vergunningen voor biomassacentrales meer te verlenen.

En gaat over tot de orde van de dag

Ingediend door:

- Maarten van Heuven, Partij voor de Dieren
- Tim Schipper, SP
- Henk van Déun, PVV
- Cees Bos, SBU

[1] https://www.platform-investico.nl/artikel/hout-uit-kaalkap-beschermde-bossen-voor-biomassa-europese-centrales/

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1656
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	18 maart 2021
Agendapunt	5.2
Omschrijving	Beantwoording SV 2020 nr. 281 - Biomassa asfaltcentrale Lage Weide
ID	1707
Behandelend ambtenaar	H. Kraaij
Telefoon	030 - 28 61042
E-mail	h.kraaij@utrecht.nl
Datum collegebesluit	19 januari 2020
Geocodering	
Thema	Economie
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Energie
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Wonen, Energie, Groen, Openbare Ruimte/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	18 maart 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2020, NUMMER 281

Datum	19 januari 2020
Van	College B&W
Behandeld door	H. Kraaij
Doorkiesnummer	030 - 28 61042
E-mailadres	h.kraaij@utrecht.nl
Kenmerk	5687725/20210105/HK
Beleidsveld	Energie, Milieu en Emissieloos Vervoer, Handhaving

---

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2020 nummer 281 van raadsleden Van Heuven (Partij voor de Dieren), Bos (Stadsbelang Utrecht) en Van Deún (PVV) van 9 december 2020 over Biomassa asfaltcentrale Lage Weide - vervolg.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Wat is nu het geval: gaat er alleen resthout in de biomassaoven van de asfaltcentrale of gaat het ook om hout uit kaalgekapt bos, waaronder hele bomen en boomstammen. Overigens heeft ook restmateriaal een functie voor de lokale biodiversiteit in het bos.

Antwoord 1
In de asfaltcentrale wordt asfalt gemaakt dat een zeer hoge temperatuur vereist (800 °C) en een zeer gecontroleerd proces van verbranding. Dit is alleen te bereiken door een brandstof van precieze consistentie. Dit kan fossiele brandstof zijn of houtpellets. In de raadsbrief van 9 januari 2020 is duurzaamheid van de pellets toegelicht. Pellets zijn samengeperste korrels van laagwaardig hout en geen boomstammen.
In de omgevingsvergunning is als eis opgenomen dat alleen biomassa met NTA8080 (ofwel 'Better Biomass' of vergelijkbaar) certificering mag worden toegepast. Deze certificering is ook nodig voor de SDE+ subsidie. Deze hoogst haalbare certificering garandeert dat alleen biomassa uit duurzaam beheerd bos gebruikt mag worden. De certificering zorgt voor een minimale eis van 70% CO_2 reductie en alle vastgelegde eisen rondom het bewaken van de biodiversiteit en bodemverbetering in de bossen.
De gemeente Utrecht vindt een aantal zaken rondom het gebruik van biomassa van belang zoals ook blijkt uit de raadsbrief Visie op de Biomassa en uit uw motie 300. De gemeente volgt het richtinggevend advies en het duurzaamheidskader van de Sociaal Economische Raad van 6 juli 2020 voor de inzet van biomassa. Hierin wordt uitgegaan van de inzet van hoogwaardige biomassa voor hoogwaardige toepassingen. Energieopwekking is daarbij een laagwaardige toepassing.

Vraag 2
Weet het college in welke regio de "duurzaam beheerde" bossen zich bevinden? Gaat het hier om genoemd hout uit Estland? Voor het milieu maakt het daarbij veel uit of het hout uit de regio of uit

Noord-Amerika of Baltische Staten komt. Overigens hebben zowel regionale als verre bossen elk hun nadelen.

Antwoord 2

Op dit moment komen de meeste gecertificeerde pellets uit Europese landen. Volgens het op 9 januari 2020 aan u verzonden rapport van CE zijn de Baltische staten, waaronder Estland, een belangrijke leverancier van gecertificeerde pellets. Ook op de website van de NTA8080 certificering is terug te vinden welke bedrijven hieraan voldoen.

Vraag 3

Mocht blijken dat in de asfaltcentrale toch massaal gekapt hout of complete boomstammen uit duurzaam beheerd bos wordt, of gaat worden, verbrand, is het college dan bereid om dit te voorkomen, bijvoorbeeld via de vergunning? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

De waarde van hele boomstammen is veel hoger dan die van pellets. Het gaat dan ook tegen de economische logica in om voor bouwhout geschikte boomstammen te versnipperen of tot pellets te verwerken. Zolang de pellets aantoonbaar afkomstig zijn uit duurzaam beheerd bos, moeten wij verbranding van deze pellets toestaan. Wij hebben er vertrouwen in dat het systeem van certificering goed werkt. De certificeringsschema's volgen ook het duurzaamheidskader zoals weergegeven in het advies van de SER, waarmee hoogwaardige biomassa voor hoogwaardige producten wordt ingezet. Via de vergunning kunnen wij niet sturen op het type hout dat gebruikt wordt voor productie van de pellets anders dan al geregeld wordt via de certificering.

Vraag 4

Terzijde: mocht blijken dat de biomassacentrale van Eneco op Lage Weide toch massaal gekapt hout of complete boomstammen uit duurzaam beheerd bos wordt, of gaat worden, verbrand, is het college dan bereid om dit te voorkomen? Zo nee, waarom niet??

Antwoord 4

De BioWarmte Installatie van Eneco is technisch zo afgesteld dat alleen een vaste mix van chips en shreds verbrand kunnen worden. Het is technisch niet mogelijk om ander type hout te verbranden. Over de BWI wordt jaarlijks gerapporteerd. Deze rapportage is recent aan u verzonden. Uit de rapportage blijkt dat Eneco in centrale alleen afvalstromen (chips en shreds) verbrandt. Ook is de certificering van de centrale in deze rapportage aangetoond.

Vraag 5

Terug naar de asfaltcentrale. De verwijzing naar subsidievoorwaarden voor SDE (Rijkssubsidie voor duurzame energie) is geschrapt. Betekent dit dat er geen cent gemeenschapsgeld naar de genoemde biomassacentrale gaat? Zo nee, hoeveel subsidie gaat er naar de centrale en wie betaalt deze?

Antwoord 5

De verwijzing naar de SDE-subsidie is geschrapt, omdat deze overbodig was. De voorwaarden die wij zelf stellen in de vergunning zijn vergelijkbaar. Er is nog steeds SDE-subsidie nodig om energieproductie uit biomassa concurrerend te maken met het gebruik van fossiel olie en gas (waar andere asfaltcentrales op draaien). De SDE-subsidie wordt verleend door het rijk. Omdat de subsidie nog niet is aangevraagd, is de omvang van de subsidie niet bekend. Wel is al een Europese subsidie uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) toegekend via het 'Kansen voor West II' programma. Deze subsidie is beschikt op € 4.670.000,- Hiervan wordt € 3.502.500,- betaald uit het EFRO en € 1.167.500 uit de door het Ministerie van EZK beschikbaar gestelde rijkscofinanciering.

Vraag 6
In hoeverre is overwogen en/of heeft het college voorgesteld om de asfaltcentrale op lage temperatuur te laten draaien? Immers, ook bij lage temperatuur kan asfalt gemaakt en/of bewerkt worden en kan een andere energiebron dan gas en houtige biomassa gebruikt worden.
Antwoord 6
Afgezien van biomassa zijn ons geen beschikbare duurzame energiebronnen bekend die geschikt zijn voor de productie van asfalt, waarbij op hoge temperatuur gerecycled asfalt gesmolten moet worden en ook de daarbij komende geurstoffen op hoge temperatuur verbrand moeten worden in de thermische naverbrander. Deze processen zijn, voor zover ons bekend, niet mogelijk op een (te) lage temperatuur. De asfaltcentrale is overigens wel in staat om asfalt te produceren dat bij lagere temperaturen toegepast kan worden. Dit leidt tot een lager energieverbruik bij het aanleggen of repareren van asfaltwegen.

Vraag 7
De aanvragers van de vergunning hebben getwijfeld om hun aanvraag door te zetten vanwege het maatschappelijk debat over biomassa. Waarom hebben ze hun aanvraag toch doorgezet?
Antwoord 7
De wijziging van de vergunning betrof niet alleen de overstap van aardgas naar biomassa. De nieuwe vergunning ging uit van een heel ander bouwkundig ontwerp dat beter past bij de wensen van de initiatiefnemers en omwonenden. Dit ontwerp is meer toekomstbestendig voor het gebruik van verschillende soorten brandstoffen: biomassa, waterstof of toch aardgas. De initiatiefnemers hebben ons bij navraag laten weten dat in hun afweging de voorkeur voor het bouwkundig ontwerp de doorslag heeft gegeven.

Vraag 8
Ziet het college naar aanleiding van hun overwegingen en hun uiteindelijke besluit nog aanknopingspunten om opnieuw in gesprek te gaan met de aanvragers om ze op andere gedachten te brengen en is het daartoe bereid? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 8
Nee. De omgevingsvergunning is verleend en deze kunnen wij niet meer intrekken.
Wij staan achter de keuze van de initiatiefnemers, omdat biomassa de minst wenselijke vorm van duurzame energie is, maar nog altijd te verkiezen boven aardgas mits onder voorwaarden zoals ook in de raadsbrief Visie op de Biomassa aangegeven.

Vraag 9
De Tweede Kamer heeft inmiddels per aangenomen motie (Motie Van Raan/Van Haga, 27 okt 2020) het kabinet verzocht “zo min mogelijk biomassacentrales mogelijk te maken en concreet aan te geven hoe zij de wildgroei aan biomassacentrales gaat voorkomen”. Ziet het college in deze motie alsook het maatschappelijk debat uit vraag 7, redenen om vanaf nu geen vergunningen voor biomassacentrales in Utrecht in behandeling te nemen en te verlenen? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 9
Het rijk kan met de SDE-subsidie sturen op de groei van gewenste en ongewenste vormen van gebruik van biomassa. Zonder subsidie is de inzet van biomassa voor energieproductie op dit moment namelijk economisch niet haalbaar. Onze rol als gemeente is om vergunningaanvragen te behandelen en toe te zien op handhaving van verleende vergunningen. Als een initiatief past binnen een bestemmingsplan en de vigerende regelgeving, dan is er geen juridische grondslag om de vergunningaanvraag te weigeren. In het geval van de ACLW hebben we in de vergunning wel voorwaarden opgenomen die het gebruik van biomassa duurzamer maken dan verplicht conform de landelijk bepaalde regels.

Vraag 10
Als het college juridisch gezien vergunningen voor biomassacentrales in behandeling moet nemen, is het college bereid om proactief te communiceren dat nieuwe aanvragen voor vergunningen in Utrecht niet welkom zijn? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 10
Met Motie 2019/300 heeft uw raad ons opgeroepen om ons in de U16 in te spannen om (1) biomassa te benoemen als minst wenselijke optie, (2) aan te geven dat voor de stad Utrecht biomassa alleen acceptabel is als we rekening houden met de mondiale CO_2-balans, de effecten van biomassa op de luchtkwaliteit, de gehele keten van biomassa in ogenschouw te nemen en (3) in het geval er hout gebruikt wordt, alleen gecertificeerde biomassa uit duurzaam beheerd bos van Europese herkomst te gebruiken. In onze communicatie volgen wij de lijn van deze motie. Er zijn nog onvoldoende alternatieve duurzame energiebronnen voor handen, waardoor wij het gebruik van biomassa niet categorisch af kunnen wijzen.

Vraag 11
Het college benoemt biomassa als een tijdelijke transitiebrandstof. Wanneer komt het college tot de opvatting dat de tijdelijkheid voorbij is en dat biomassa geen optie meer is? Wat is hiervoor nodig?
Antwoord 11
Biomassa kan vervangen worden als er een beschikbaar en betaalbaar duurzaam alternatief is. Het is nu niet te voorspellen wanneer dat zal zijn. Dit is afhankelijk van innovatieve ontwikkelingen en politieke keuzes. Zo stuurt het rijk met onder andere de SDE-subsidie op de betaalbaarheid van duurzame energiebronnen. De beschikbaarheid van alternatieven wordt bepaald door bijvoorbeeld de geschiktheid van de ondergrond (in het geval van aardwarmte voor de stadsverwarming) en overschotten aan groene stroom (die de productie van groen waterstof voor bijvoorbeeld de asfaltcentrale rendabeler zou kunnen maken). Zoals u weet steunen wij het onderzoek naar gebruik van de ondergrond voor aardwarmte en doen wij ook ons best om in Utrecht zoveel mogelijk duurzame elektriciteit te produceren.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen Biomassa asfaltcentrale Lage Weide - vervolg

09 december 2020

Vragen:

Op woensdag 18 november werd de raad per brief nader ingelicht over de aanvraag voor een op biomassa gestookte asfaltcentrale op Lage Weide. Er is geen juridische grond om de aanvraag te weigeren, schrijft het college. Wel zijn een aantal aanvullende voorwaardes gesteld. Voor het college is biomassa het minst acceptabele alternatief voor op gasgestookte centrales, voor onze fracties is biomassa geen acceptabel alternatief. Volgens de genoemde raadsbrief zou de asfaltcentra alleen biomassa mogen verbranden die afkomstig is van duurzaam beheerd bos. Dat lijkt goed, maar recent onderzoek van Investico wijst uit dat onder deze noemer hout uit beschermd, kaalgekapt bos (inclusief volledige bomen) uit Estland terecht komt in Nederlandse verbrandingsovens. Het criterium ‘duurzaam beheerd bos’ is hiermee een vorm van *greenwashing* geworden. Dit botst met de uitspraak dat: “De huidige praktijk is dat de, door de asfaltcentrale gebruikte, houtpellets worden gemaakt van restmateriaal uit de houtverwerkende industrie en niet gemaakt worden van boomstammen” (bron: SV129/2020).

Onze fracties hebben daarom de volgende vragen:

1. Wat is nu het geval: gaat er alleen resthout in de biomassaoven van de asfaltcentrale of gaat het ook om hout uit kaalgekapt bos, waaronder hele bomen en boomstammen. Overigens heeft ook restmateriaal een functie voor de lokale biodiversiteit in het bos.
2. Weet het college in welke regio de “duurzaam beheerde” bossen zich bevinden? Gaat het hier om genoemd hout uit Estland? Voor het milieu maakt het daarbij veel uit of het hout uit de regio of uit Noord-Amerika of Baltische Staten komt. Overigens hebben zowel regionale als verre bossen elk hun nadelen.
3. Mocht blijken dat in de asfaltcentrale toch massaal gekapt hout of complete boomstammen uit duurzaam beheerd bos wordt, of gaat worden, verbrand, is het college dan bereid om dit te voorkomen, bijvoorbeeld via de vergunning? Zo nee, waarom niet?
4. Terzijde: mocht blijken dat de biomassacentrale van Eneco op Lage Weide toch massaal gekapt hout of complete boomstammen uit duurzaam beheerd bos wordt, of gaat worden, verbrand, is het college dan bereid om dit te voorkomen? Zo nee, waarom niet?
5. Terug naar de asfaltcentrale. De verwijzing naar subsidievoorwaarden voor SDE (Rijkssubsidie voor duurzame energie) is geschrapt. Betekent dit dat er geen cent gemeenschapsgeld naar de genoemde biomassacentrale gaat? Zo nee, hoeveel subsidie gaat er naar de centrale en wie betaalt deze?
6. In hoeverre is overwogen en/of heeft het college voorgesteld om de asfaltcentrale op lage temperatuur te laten draaien? Immers, ook bij lage temperatuur kan asfalt gemaakt en/of bewerkt worden en kan een andere energiebron dan gas en houtige biomassa gebruikt worden.

7. De aanvragers van de vergunning hebben getwijfeld om hun aanvraag door te zetten vanwege het maatschappelijk debat over biomassa. Waarom hebben ze hun aanvraag toch doorgezet?
8. Ziet het college naar aanleiding van hun overwegingen en hun uiteindelijke besluit nog aanknopingspunten om opnieuw in gesprek te gaan met de aanvragers om ze op andere gedachten te brengen en is het daartoe bereid? Zo nee, waarom niet?
9. De Tweede Kamer heeft inmiddels per aangenomen motie (Motie Van Raan/Van Haga, 27 okt 2020) het kabinet verzocht “zo min mogelijk biomassacentrales mogelijk te maken en concreet aan te geven hoe zij de wildgroei aan biomassacentrales gaat voorkomen”. Ziet het college in deze motie alsook het maatschappelijk debat uit vraag 7, redenen om vanaf nu geen vergunningen voor biomassacentrales in Utrecht in behandeling te nemen en te verlenen? Zo nee, waarom niet?
10. Als het college juridisch gezien vergunningen voor biomassacentrales in behandeling moet nemen, is het college bereid om proactief te communiceren dat nieuwe aanvragen voor vergunningen in Utrecht niet welkom zijn? Zo nee, waarom niet?
11. Het college benoemt biomassa als een tijdelijke transitiebrandstof. Wanneer komt het college tot de opvatting dat de tijdelijkheid voorbij is en dat biomassa geen optie meer is? Wat is hiervoor nodig?

Maarten van Heuven, Partij voor de Dieren
Cees Bos, Stadsbelang Utrecht
Henk van Deún, Partij voor de Vrijheid

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1657
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	18 maart 2021
Agendapunt	5.3
Omschrijving	Beantwoording SV 2018 nr. 66 - Rekenen met de forfaitaire waarde voor stadsverwarming.
ID	1708
Behandelend ambtenaar	S.A.G. van Wersch
Telefoon	030 - 28 61498
E-mail	s.van.wersch@utrecht.nl
Datum collegebesluit	25 juni 2018
Geocodering	
Thema	Volksgezondheid en milieu
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Energie
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Wonen, Energie, Groen, Openbare Ruimte/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	18 maart 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2018, NUMMER 66

Datum	25 juni 2018
Van	College B&W
Behandeld door	S.A.G. van Wersch
Doorkiesnummer	030 - 28 61498
E-mailadres	s.van.wersch@utrecht.nl
Kenmerk	5440935/20180618/SVW
Beleidsveld	Energie

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2018 nummer 66 van de heren Van Heuven (Partij voor de Dieren) en Koning (D66) van 25 mei 2018 over Rekenen met de forfaitaire waarde voor stadsverwarming.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Hoe wordt de motie 16/M42 'Dat staat zo vast als een huis' in de praktijk gebracht?
Antwoord 1
Zoals in raadsbrief voortgangsnotitie stadsverwarming (7 september 2016) staat, hebben we de motie niet in praktijk gebracht.

Eneco heeft zijn energetische claim over het opwekkingsrendement van het warmtenet voorgelegd aan het College van gelijkwaardigheid energieprestatie (CGE), die zich specifiek richt op het beoordelen van gelijkwaardigheidsverklaringen van producten. Het College van gelijkwaardigheid energieprestatie (CGE) heeft de verklaring gecontroleerd en goedgekeurd tot september 2019. De kwaliteitsverklaring is opgenomen in de openbare databank.

Met Eneco heeft de gemeente in 2016 aanvullende afspraken gemaakt over het opstellen, gebruiken en monitoren van de kwaliteitsverklaring. Tijdens dit proces zijn geen gronden naar voren gekomen op basis waarvan getwijfeld wordt aan de onderbouwing van de energetische claim van Eneco. Er is een second opinion uitgevoerd op de kwaliteitsverklaring en de gemeente wordt halfjaarlijks op de hoogte gehouden van het actuele rendement van de stadsverwarming. Tot nu toe is het rendement uit de gecontroleerde kwaliteitsverklaring in de praktijk gerealiseerd. Sinds najaar 2016 zijn de omgevingsvergunning aanvragen waarin een beroep wordt gedaan op deze gelijkwaardigheidsverklaring getoetst en geaccepteerd. Dit is nogmaals bevestigd in de samenwerkingsafspraken die met Eneco zijn gemaakt (raadsbrief 31 januari 2018).

Wij vinden het ook van belang dat Eneco zich blijvend inspant om een bijdrage te leveren aan het verduurzamen van de warmtevoorziening in de stad. Het loslaten van het werkelijke opwekkingsrendement en gaan rekenen met de forfaitaire waarde stimuleert Eneco niet om te gaan investeren in het warmtenet zodat andere duurzame (restwarmte)bronnen zoals de rioolwaterzuivering (RWZI) kunnen worden ingevoed. Dit staat overigens nog los van de vraag of we het überhaupt zouden kunnen.

Het is namelijk juridisch niet duidelijk op welke gronden een gemeente kan besluiten een gecontroleerde kwaliteitsverklaring naast zich neer te leggen. Het niet accepteren van een kwaliteitsverklaring zal moeten voldoen aan de juridische eisen van transparantie, controleerbaarheid en motivering. In het geval van de kwaliteitsverklaring van stadswarmte betreft het hier een door het CGE goedgekeurde verklaring en heeft Eneco aan alle gevraagde aanvullende voorwaarden voldaan zoals in de raadsbrief (7 september 2016) is gemeld.

Bovenstaande neemt niet weg dat het doel van motie 2016/42, te weten meer CO2 besparen, via M2017/61 in de praktijk wordt gebracht. Daarmee sturen we dat ontwikkelaars bij eigen gronduitgifte niet kunnen volstaan met een minimale bouwkundige kwaliteit en aansluiting op stadsverwarming. Partijen moeten namelijk eerst sterk inzetten op het terugbrengen van de warmte- en koudevraag van de gebouwen om de BENG-eisen te kunnen realiseren. Een mogelijk hogere uitstoot ten gevolge van het rekenen met een niet forfaitaire rendement wordt hiermee voorkomen.

Vraag 2
Maakt de gemeente verschil tussen erkende en niet-erkende kwaliteitsverklaringen, zoals het Bureau Controle en Registratie Gelijkwaardigheid (BCRG) dat voorschrijft?
Antwoord 2
Ja. Voor erkende en niet-erkende kwaliteitsverklaringen voor bouwproducten of bouwstoffen moet de gemeente onderscheid maken.

Vraag 3
Geldt de verklaring van Eneco-stadsverwarming als een erkende kwaliteitsverklaring? (nb: “erkend” is iets anders dan “gecontroleerd”)
Antwoord 3
Een erkende kwaliteitsverklaring voor stadsverwarming bestaat in de optiek van BCRG niet, omdat de berekening van de EOR van stadswarmte niet gebaseerd is op een norm, maar op een voornorm (de NVN 7125). Zie verder antwoord vraag 1.

Vraag 4
Klopt het dat niet-erkende kwaliteitsverklaringen, hoewel soms wel door de BCRG gecontroleerd, niet geaccepteerd hoeven te worden?
Antwoord 4
Zie antwoord vraag 1.

Vraag 5
Klopt het dat de gemeente zich wel degelijk kan verzetten tegen het hanteren van een hoger rendement, ook als er een kwaliteitsverklaring aanwezig is?
Antwoord 5
Zie antwoord vraag 1.

Vraag 6
Wordt bij de stadsverwarming van Eneco gerekend met de forfaitaire waarde of met het hogere rendement uit de kwaliteitsverklaring?
Antwoord 6
Dit hangt af van de keuze van die de aanvrager van de omgevingsvergunning maakt. Een aanvrager mag zowel forfaitair als met de gelijkwaardigheidsverklaring zijn EPC-berekening uitvoeren. Beide worden geaccepteerd.

Vraag 7
In hoeveel gevallen is er bij vergunningaanvragen voor nieuwbouw gerekend met forfaitaire waarde voor stadsverwarming, zoals opgedragen in de aangenomen motie 2016-42?
Antwoord 7
We registreren niet bij welke vergunningaanvragen voor nieuwbouw wordt gerekend met forfaitaire waarde voor stadswarmte of op basis van de gecontroleerde kwaliteitsverklaring. Als de aanvrager

gebruik maakt van een niet-gecontroleerde of een verouderde kwaliteitsverklaring dan wijzen we de vergunningaanvraag af.

Vraag 8
Hoeveel CO2 wordt er per jaar extra uitgestoten doordat er, na aanname van de motie, niet met het forfaitaire rendement is gerekend?
Antwoord 8
Het is niet aan te geven of het rekenen met hogere rendementen uit de kwaliteitsverklaring i.p.v. met forfaitaire rendementen leidt tot een hogere CO2 uitstoot. De gemeente Utrecht is gaan sturen op het realiseren van de BENG-eisen (M2017/61) indien het om bouwplannen in eigen gronduitgifte gaat. Zie verder antwoord vraag 1.

Vraag 9
Is het college bereid om alsnog met de forfaitaire waarde te gaan rekenen om de motie in de praktijk te brengen? Zo nee waarom niet?
Antwoord 9
Zie antwoord vraag 1.

Vraag 10
Dient hier bij Eneco-stadsverwarming gerekend te worden met hoge of lage temperatuurverwarming? Graag een onderbouwing bij de keuze voor HT of LT.
Antwoord 10
Partijen mogen rekenkundig gezien zelf kiezen voor HT of LT afgiftetemperatuur bij verwarming met stadsverwarming. Een LT afgiftetemperatuur levert een iets gunstiger EPC op dan een HT afgifte temperatuur. De gemeente stuurt op de transitie naar lage temperatuur warmtenetten (zoals vastgelegd in de warmtevisie, november 2017) om de inzet van duurzame bronnen met lagere temperatuur op het bestaande net mogelijk te maken, zoals de restwarmte uit de RWZI. Om LT verwarming te kunnen gebruiken als ruimteverwarming moeten woningen goed geïsoleerd zijn en grotere radiatoren en vloerverwarming hebben. De maximale energiebesparing die met een LT afgiftetemperatuur ten opzichte van een HT afgiftetemperatuur kan worden gehaald in de berekening van de EPC, is een paar procent, dus het voordeel is minimaal.

Vraag11
Is het college het met ons eens dat, hoewel ook deze motie eraan bijdraagt dat er meer CO2-neutraal gebouwd wordt, deze niet dezelfde strekking heeft als M2016-42, omdat M2017-61 niet direct concreet resultaat oplevert voor woningen met stadsverwarming?
Antwoord 11
Nee. Hoewel de strekking tussen de twee moties inderdaad anders is, leidt M2017/61 tot concreet resultaat voor het verlagen van de CO2-emissie. M2017/61 zorgt ervoor dat woningen een lagere energiebehoefte hebben dan woningen die niet conform BENG gebouwd worden. De lagere energiebehoefte leidt tot minder energieverbruik voor verwarming en daarmee tot lagere CO2 uitstoot vanuit ruimteverwarming. Dit geldt ook voor stadsverwarming. We kunnen alleen bij eigen gronduitgifte sturen op het realiseren van BENG eisen. Vanaf 2020 geldt voor alle nieuwbouw dat vergunningaanvragen moeten voldoen aan de eisen voor BENG.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Partij voor de Dieren
Gemeenteraadsfractie Utrecht

Utrecht
D66

Schriftelijke vragen
Rekenen met de forfaitaire waarde voor stadsverwarming

Maarten van Heuven, Partij voor de Dieren;
Maarten Koning, D66

Op 14 april 2016 is motie 42 aangenomen, waarin het college opgeroepen werd om bij beoordeling van vergunningaanvragen voor nieuwbouw in de EPC te blijven rekenen met de forfaitaire waardes, in plaats van kwaliteitsverklaringen over warmte te accepteren. Door te rekenen met de forfaitaire waarde wordt voorkomen dat door een fluctuerende mate van duurzaamheid (van stadsverwarming), de energieprestaties minder duurzaam zijn dan afgesproken. Bij een kwaliteitsverklaring wordt namelijk uitgegaan van een momentopname, terwijl we ervaren hebben dat stadsverwarming door de tijd heen minder duurzaam kan worden, en op dat moment zijn de aanvullende maatregelen om tot een goede EPC te komen onvoldoende.

In een raadsbrief ("Voortgangsnotitie stadsverwarming", 7 juni 2016) werd vervolgens gesteld dat:

> *Het Bouwbesluit staat evenwel toe dat een vergunningaanvrager onder bepaalde voorwaarden gunstiger rekenwaardes hanteert. Dit mag wanneer is aangetoond dat het product bij dezelfde uitgangspunten als in de norm en bij representatieve omstandigheden, een hoger rendement realiseert. Dit hogere rendement mag vervolgens wettelijk worden gehanteerd. Daartegen kan de gemeente zich niet verzetten.*
> …
> *De beleidsruimte voor de gemeente om nieuwe kwaliteitsverklaringen niet te accepteren is beperkt in het geval deze correct is opgesteld, van toepassing is op het Utrechtse warmtenet en er geen sprake (meer) is van een uitzonderlijke situatie zoals eerder dit jaar. Gelet op de door Bureau Controle Registratie Gelijkwaardigheid goedgekeurde kwaliteitsverklaring, de aanvullende verklaring van Eneco over het opwekkingsrendement en de bepalingen in het Bouwbesluit moeten wij vanaf het moment, dat de kwaliteitsverklaring in het landelijk register is ingeschreven, bij vergunningverlening voor woningen met stadsverwarming rekenen met een rendement van 125% voor het secundaire net.*

Uit deze bewoording lijkt het alsof de (bijna raadsbreed) aangenomen motie niet wordt uitgevoerd en er alsnog niet met de forfaitaire waarde wordt gerekend.

Twee jaar na het aannemen van de motie vragen onze fracties zich af wat de opbrengsten ervan zijn. Daarom hebben onze fracties de volgende vragen:

1. Hoe wordt de motie in de praktijk gebracht?

2. Maakt de gemeente verschil tussen erkende en niet-erkende kwaliteitsverklaringen, zoals het Bureau Controle en Registratie Gelijkwaardigheid (BCRG) dat voorschrijft? [1]

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) zegt op haar website dat de gemeente kan kiezen om een kwaliteitsverklaring naast zich neer te leggen en te rekenen met de forfaitaire waarde:

> *"De gemeente bepaalt uiteindelijk zelf of ze een (gecontroleerde) kwaliteitsverklaring accepteert of niet."* [2]

3. Geldt de verklaring van Eneco-stadsverwarming als een erkende kwaliteitsverklaring? (nb: "erkend" is iets anders dan "gecontroleerd")

4. Klopt het dat niet-erkende kwaliteitsverklaringen, hoewel soms wel door de BCRG gecontroleerd, niet geaccepteerd hoeven te worden?

5. Klopt het dat de gemeente zich wel degelijk kan verzetten tegen het hanteren van een hoger rendement, ook als er een kwaliteitsverklaring aanwezig is?

6. Wordt bij de stadsverwarming van Eneco gerekend met de forfaitaire waarde of met het hogere rendement uit de kwaliteitsverklaring?

7. In hoeveel gevallen is er bij vergunningaanvragen voor nieuwbouw gerekend met forfaitaire waarde voor stadsverwarming, zoals opgedragen in de aangenomen motie 2016-42?

8. Hoeveel CO2 wordt er per jaar extra uitgestoten doordat er, na aanname van de motie, niet met het forfaitaire rendement is gerekend?

---

[1] (https://www.bcrg.nl/#anch12)

[2] (https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/gebouwen/wetten-en-regels-gebouwen/nieuwbouw/energieprestatie-epc/kwaliteits-en-gelijkwaardigheidsverklaringen-epc)

9. Is het college bereid om alsnog met de forfaitaire waarde te gaan rekenen om de motie in de praktijk te brengen? Zo nee waarom niet?

Stadsverwarming levert door middel van een “afleverset” ook de warmte voor het warme tapwater. Daarbij kan in de EPC-berekening worden uitgegaan van “HT” of “LT” (hoge of lage temperatuur)-verwarming. Indien LT gekozen wordt dan levert dat een lager, dus gunstiger, EPC.
10. Dient hier bij Eneco-stadsverwarming gerekend te worden met hoge of lage temperatuurverwarming? Graag een onderbouwing bij de keuze voor HT of LT.

In 2017 nam het college motie 61 over: Utrecht bouwt BENG.
11. Is het college het met ons eens dat, hoewel ook deze motie eraan bijdraagt dat er meer CO2-neutraal gebouwd wordt, deze niet dezelfde strekking heeft als M2016-42, omdat M2017-61 niet direct concreet resultaat oplevert voor woningen met stadsverwarming?

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1658
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	18 maart 2021
Agendapunt	5.4
Omschrijving	Beantwoording SV 2020 nr. 240 - Biomassa en kwaliteitsverklaring Stadsverwarming
ID	1709
Behandelend ambtenaar	V.S. Haaksma
Telefoon	030-28 64119
E-mail	v.haaksma@utrecht.nl
Datum collegebesluit	10 november 2020
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Energie
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Wonen, Energie, Groen, Openbare Ruimte/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	18 maart 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2020, NUMMER 240

Datum	10 november 2020
Van	College B&W
Behandeld door	V.S. Haaksma
Doorkiesnummer	030-28 64119
E-mailadres	v.haaksma@utrecht.nl
Kenmerk	8139278/20201105/VH
Beleidsveld	Energie

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2020 nummer 240 van raadsleden Van Heuven (Partij voor de Dieren) en Bos (Stadsbelang Utrecht) van 14 oktober 2020 over Biomassa en kwaliteitsverklaring Stadsverwarming.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Is het college het met ons eens dat een kwaliteitsverklaring waarin een hoog EOR van het warmtenet wordt aangegeven, ertoe leidt dat andere duurzaamheidsmaatregelen minder nodig zijn om aan de EPC/BENG-eis te voldoen?
***Antwoord* 1**
Dit klopt gedeeltelijk. Onder de EPC-eisen van het Bouwbesluit zal een aanvrager, die gaat voor minimale kwaliteit en kiest voor stadsverwarming, met een hoge EOR voor stadsverwarming sneller voldoen aan de EPC-eisen, zie onze raadsbrief Nieuwe Gelijkwaardigheidsverklaring Warmtenet (6 september 2019). Met de invoering van de BENG-eis (ingang 1 januari 2021) verandert dit omdat maatregelen voor isolatie worden losgekoppeld van het verwarmingssysteem, zoals ook in de raadsbrief is aangegeven. Een hoge EOR voor stadsverwarming leidt dan niet tot minder maatregelen aan het gebouw. De prestatie van de warmtenetten wordt onder de BENG weergegeven volgens de PEF (primaire energiefactor) en over het percentage duurzaamheid wordt los gerapporteerd. In de gelijkwaardigheidsverklaring kunt u de huidige gehanteerde waarden terugvinden.

Onze beleidswensen zijn verwoord in de Visie op de Warmtevoorziening (2 november 2017). Daarin staat dat we bij nieuwbouw uitgaan van lage- temperatuur- afgiftesystemen. De uitgangspunten voor energie bij nieuwbouw zijn verder uitgewerkt in het energieprotocol (raadsbrief Utrechts Energieprotocol, 8 april 2020).

Vraag 2
In hoeverre klopt ons idee dat het hoge EOR in de kwaliteitsverklaring gebaseerd is op de aanname dat het warmtenet voor 40% of meer gevoed wordt met biomassa?
***Antwoord* 2**
Dit klopt deels. Het equivalent opwekkings-rendement wordt door veel processen bepaald en volgens NEN 7125 (Energieprestatienorm voor maatregelen op gebiedsniveau – EMG) bepaald. Een

percentage van 40% biomassa levert zeker een bijdrage aan het opwekkingsrendement. Naast de Biowarmteinstallatie produceert Eneco ook warmte via de elektriciteitscentrales en hulpketels. De warmteproductie is onderdeel van de totale keten op basis waarop het opwekkingsrendement wordt bepaald. Alle bijdragen aan energiegebruik en -verlies van het warmtenet tellen mee in de berekening: nuttige warmtelevering (bijvoorbeeld afvalwarmte of collectieve zonneboilers), distributie-verliezen in het leidingnet en rendementen van de opwekking tot aan de perceelgrens.

Vraag 3

In hoeverre klopt onze indruk dat de berekening van het EOR door Eneco zo gunstig is vanwege de inmiddels veel bestreden stelling dat biomassa duurzaam is (de claim is immers dat bij verbranding van biomassa per saldo geen CO_2 uitstoot omdat door aanplant en groei van vervangende bomen net zoveel CO_2 opgenomen wordt als bij verbranding vrijkomt)?

***Antwoord* 3**

Dit klopt niet. Het gunstige effect komt omdat biomassa als hernieuwbaar wordt gewaardeerd in de NEN 7125 van het Bouwbesluit. De berekening van Eneco heeft hier geen invloed op, die is in lijn met deze wijze waarop biomassa onder de NEN 7125 wordt gewaardeerd. De waardering van de duurzaamheid van biomassa is in lijn met de Europese afspraken over hernieuwbare energie en worden bevestigd door de onderzoeken over de duurzaamheid van biomassa die in de afgelopen jaren zijn uitgevoerd, bijvoorbeeld in opdracht van de Gemeente of het Rijk.

Vraag 4

In hoeverre is het college het eens met het inzicht dat de door Eneco opgestelde gelijkwaardigheidsverklaring niet reëel en dus te hoog is, gezien het feit dat de duurzaamheid van biomassa met steeds meer succes weerlegd wordt (het duurt immers jaren voordat de CO_2-uitstoot van nu verbrande bomen door nieuwe bomen is opgenomen, zie ook het artikel van 35 wetenschappers in Trouw d.d. 10 oktober 2020)?

***Antwoord* 4**

Wij zijn het hier niet mee eens. De huidige EOR (Equivalent opwekkingsrendement) van het warmtenet van Eneco is reëel en niet te hoog. In werkelijkheid haalt Eneco dan ook een hogere EOR dan de minimale die zij volgens de kwaliteitsverklaring moeten halen. Deze werkelijke waarden kunnen wij opmaken uit de periodieke rapportages van Eneco over de EOR. Door het gebruik van de elektriciteitscentrale (op aardgas) als centrale bron voor de warmte is het behaalde rendement 150%. De EOR geeft de verhouding aan tussen warmte die geleverd wordt door een warmtenet en de totale hoeveelheid primaire energie (fossiele brandstof) die hiervoor gebruikt is. Hoe hoger de EOR van een warmtenet, hoe minder primaire (fossiele) energie gebruikt wordt voor het leveren van dezelfde hoeveelheid warmte, dus hoe duurzamer het net. Het percentage is weergegeven ten opzichte van het gebruik van individuele gasketels voor de opwekking van warmte.

De verklaring van Eneco en alle andere warmtenetten van Nederland gebeurt volgens de in het bouwbesluit vastgelegde methode in NEN7125. Deze is in lijn met de Europese afspraken over hernieuwbaarheid. In vergelijking met andere warmtenetten van Nederland heeft het warmtenet van Eneco geen hoge EOR. In de rangschikking van de EOR van de netten die bij BCRG staan geregistreerd, welke jaarlijks door Greenvis wordt gepubliceerd, staat -van de 24 berekende warmtenetten- de EOR van Eneco op de 22ste plek. Indien als gevolg van het SER-advies over biomassa op landelijk niveau wordt besloten om via het Bouwbesluit de NEN 7125 hierop aan te passen, stelt Eneco de kwaliteitsverklaring en de onderliggende berekening opnieuw op en zal de kwaliteitsverklaring door ons opnieuw worden bekeken.

Over onze visie voor de duurzaamheid van biomassa verwijzen wij u naar de naar raadsbrief Visie biomassagebruik in Utrecht (22 juli 2020) die u eerder heeft ontvangen.

Vraag 5
In hoeverre heeft het college de gelijkwaardigheidsverklaring en de onderbouwing daarvan laten controleren door een onafhankelijke expert, niet zijnde Eneco zelf of het Bureau CRG (dat een private Besloten Vennootschap is en geen overheidsinstelling)?
Zo ja, is het college bereid de bevindingen van die onafhankelijke expert met de raad te delen?
***Antwoord* 5**
Dat hebben we niet gedaan. Zoals we u eerder gemeld hebben in raadsbrief Nieuwe Gelijkwaardigheidsverklaring Warmtenet (6 september 2019), zijn de gelijkwaardigheidsverklaring en onderbouwingen alleen gecontroleerd door de onafhankelijke experts van het College gelijkwaardigheid energieprestatie (CGE) van het Bureau Controle en Registratie Gelijkwaardigheid (BCRG). Het Bouwbesluit biedt de mogelijkheid om innovatieve technieken toe te passen via kwaliteits- en gelijkwaardigheidsverklaringen. Het College van Gelijkwaardigheid is een door de rijksoverheid geïnitieerde organisatie waar het beoordelen van innovatieve technieken op kwaliteit en gelijkwaardigheid volgens het Bouwbesluit is belegd. Het College bestaat uit een groep van onafhankelijke deskundigen die geen binding hebben met de fabrikanten of leveranciers en volgens een vaste procedure werken. De gelijkwaardigheidsverklaringen zijn in een openbare database opgenomen. Wij zien geen reden om aan de berekeningen of de controle van het Bureau CRG te twijfelen.

Vraag 6
Bij de beantwoording van eerdere schriftelijke vragen (66/2018) heeft college laten weten dat er een second opinion is uitgevoerd. Is het college bereid om die met de gemeenteraad te delen?
***Antwoord* 6**
U heeft de second opinion al ontvangen, zie de geheime bijlage bij de Commissiebrief Duiding vragen en antwoorden Stadsverwarming (18 maart 2016).

Vraag 7
Het college zegt bij SV 66/2018 de gelijkwaardigheidsverklaring te moeten accepteren. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland zegt echter: “De gemeente bepaalt uiteindelijk zelf of ze een (gecontroleerde) kwaliteitsverklaring accepteert of niet. Ze kunnen de databank gebruiken voor advies.” En ook volgens een uitspraak van de Raad van State zijn gemeenten niet verplicht om de verklaring te accepteren (ECLI:NL:RVS:2010:BN0448). Kan het college uitleggen waarom ze toch nog meent dat ze de kwaliteitsverklaring van Eneco moet accepteren?
***Antwoord* 7**
Zoals besproken in de raadsbrief van 6 september 2019 mogen aanvragers de in de landelijke openbare databank opgenomen kwaliteitsverklaringen gebruiken bij het indienen van omgevingsvergunningaanvragen. Als de gemeente een gelijkwaardigheidsverklaring niet wil accepteren dan dient een gemeente het adequaat te beargumenteren waarom dat zo is. Dit kan bijvoorbeeld als de verklaring niet correct is opgesteld, niet van toepassing is op Utrechtse stadswarmte of als er structureel niet meer wordt voldaan aan de gelijkwaardigheidsverklaring. Dit is niet aan de orde.

De gemeente heeft in 2016 met Eneco aanvullende afspraken gemaakt over het opstellen, gebruiken en monitoren van de kwaliteitsverklaring (raadsbrief Afspraken gemeente Utrecht en Eneco en visie op inzet biomassa, 31 januari 2018). Eén van de afspraken is dat de gemeente halfjaarlijks op de hoogte wordt gehouden van het actuele rendement van de stadsverwarming. We controleren met deze informatie of Eneco het rendement uit de gecontroleerde kwaliteitsverklaring in de praktijk realiseert. Dat is tot nu toe het geval.

Vraag 8
En in het verlengde van vorige vraag: is het college bereid om een reëler, lager EOR te gaan hanteren, ook met als doel dat bij nieuwbouw andere duurzaamheidsmaatregelen genomen moeten worden? Zo ja, per wanneer? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 8**
Nee, los van het feit dat we als gemeente een gelijkwaardigheidsverklaring niet zo maar naast ons neer kunnen leggen (zie beantwoording vraag 7), vinden wij het ook van belang dat Eneco zich blijvend inspant om een bijdrage te leveren aan het verduurzamen van de warmtevoorziening in de stad te leveren, zoals reeds eerder gemeld in de beantwoording van de SV 2018/66 (Rekenen met de forfaitaire waarde voor stadsverwarming). Indien er vanuit de landelijke overheid via het Bouwbesluit aanpassingen in de NEN 7125 worden doorgevoerd dan kijken alle partijen opnieuw naar de gelijkwaardigheidsverklaring.

Vraag 9
Het gebruik van biomassa is volgens het college een “tijdelijke oplossing”, maar er worden wel steeds meer woningen op stadsverwarming aangesloten, die door acceptatie van de hoge EOR ook nog eens diverse energiebesparende maatregelen ontberen. Wat betekent dit voor de ambitie van Utrecht om zo snel mogelijk klimaatneutraal te worden? En hoe afhankelijk maakt Utrecht zich hiermee van een tijdelijke energiebron voor een veel langere termijn?
***Antwoord* 9**
Zoals in de beantwoording van vraag 1 is aangegeven zijn we er ons van bewust dat op dit moment met de huidige EPC-methodiek de ontwikkelaar meer ruimte wordt geboden om voor een minimale kwaliteit te kiezen bij de energiezuinige maatregelen aan het gebouw. Met de ingang van de BENG-systematiek wordt deze ruimte voor de ontwikkelaar beperkter. Bij de beantwoording van vraag 1 hebben we ook aangegeven dat bij nieuwbouw energieneutraliteit en aansluiting op een lage-temperatuur-afgiftesysteem het uitgangspunt is.

Wat betreft de afhankelijkheid van een tijdelijke energiebron verwijzen we naar de routekaart voor het verduurzamen van het warmtenet van Eneco (raadsbrief Afspraken gemeente Utrecht en Eneco en visie op inzet biomassa, 31 januari 2018)) en het afgesloten warmtepact door partijen om hun bijdrage aan het Klimaatakkoord te leveren. In het voorstel van de nieuwe Wet collectieve warmtevoorziening is voorgesteld de maximale CO_2 -uitstoot van warmtenetten af te bouwen naar nul en dit door ACM te laten monitoren. Op dit moment ligt bij de Tweede Kamer ter bespreking een kabinetsvisie op biomassa voor. Indien uit deze besprekingen wijzigingen in wet- en regelgeving volgen, dan kijken ook wij opnieuw naar onze visie op biomassa.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Partij voor de Dieren
Gemeenteraadsfractie Utrecht

UW BELANG IS ONS BELANG
STADSBELANG

Schriftelijke vragen Biomassa en kwaliteitsverklaring Stadsverwarming

14 oktober 2020

Gesteld door:

- Maarten van Heuven, Partij voor de Dieren
- Cees Bos, Stadsbelang Utrecht

Vragen

Biomassa als vorm van duurzame energie ligt steeds meer onder vuur, en per raadsbrief d.d. 22 juli 2020 geeft het college aan biomassa als tijdelijke oplossing te beschouwen. Ondertussen neemt het gebruik van biomassa in Utrecht wel toe. Inmiddels is een tweede biomassacentrale in onze gemeente vergund. En ook wordt het Utrechtse netwerk van stadsverwarming uitgebreid en neemt het aandeel van biomassa daarbinnen toe, volgens een infographic van Eneco momenteel 40%. Los van de vraag hoe duurzaam het verbranden van houtmassa is (denk aan het leeghalen van bossen, het vervoer van bomen per boot en truck, de invloed van verbranding op luchtkwaliteit), heeft biomassa een ander negatief effect op de Utrechtse duurzaamheidsambities. Want doordat het college de kwaliteitsverklaring met betrekking tot het Equivalent Opwekkings Rendement (EOR) voor het warmtenet van Utrecht en Nieuwegein accepteert als onderbouwing voor de EPC-berekeningen (zie raadsbrief van 6 september 2019), is het aansluiten van nieuwbouw op stadsverwarming een stuk aantrekkelijker. Andere duurzaamheidsmaatregelen, als bijvoorbeeld meer isolatie of andere technieken (bijv. zonnepanelen en lage temperatuur verwarming), zijn dan in mindere mate nodig om aan de opgelegde EPC/BENG-eis te voldoen. Nu de discussie over biomassa als energiebron volop gevoerd wordt, wil onze fractie nog even stilstaan bij de kwaliteitsverklaring. En wel met de volgende vragen.

1. Is het college het met ons eens dat een kwaliteitsverklaring waarin een hoog EOR van het warmtenet wordt aangegeven, ertoe leidt dat andere duurzaamheids-maatregelen minder nodig zijn om aan de EPC/BENG-eis te voldoen?

2. In hoeverre klopt ons idee dat het hoge EOR in de kwaliteitsverklaring gebaseerd

is op de aanname dat het warmtenet voor 40% of meer gevoed wordt met biomassa?

3. In hoeverre klopt onze indruk dat de berekening van het EOR door Eneco zo gunstig is vanwege de inmiddels veel bestreden stelling dat biomassa duurzaam is (de claim is immers dat bij verbranding van biomassa per saldo geen CO2 uitstoot omdat door aanplant en groei van vervangende bomen net zoveel CO2 opgenomen wordt als bij verbranding vrijkomt)?

4. In hoeverre is het college het eens met het inzicht dat de door Eneco opgestelde gelijkwaardigheidsverklaring niet reëel en dus te hoog is, gezien het feit dat de duurzaamheid van biomassa met steeds meer succes weerlegd wordt (het duurt immers jaren voordat de CO2-uitstoot van nu verbrande bomen door nieuwe bomen is opgenomen, zie ook het artikel van 35 wetenschappers in Trouw d.d. 10 oktober 2020)?

5. In hoeverre heeft het college de gelijkwaardigheidsverklaring en de onderbouwing daarvan laten controleren door een onafhankelijke expert, niet zijnde Eneco zelf of het Bureau CRG (dat een private Besloten Vennootschap is en geen overheids-instelling)? Zo ja, is het college bereid de bevindingen van die onafhankelijke expert met de raad te delen?

6. Bij de beantwoording van eerdere schriftelijke vragen (66/2018) heeft college laten weten dat er een second opinion is uitgevoerd. Is het college bereid om die met de gemeenteraad te delen?

7. Het college zegt bij SV 66/2018 de gelijkwaardigheidsverklaring te moeten accepteren. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland zegt echter: “*De gemeente bepaalt uiteindelijk zelf of ze een (gecontroleerde) kwaliteitsverklaring accepteert of niet. Ze kunnen de databank gebruiken voor advies.*” En ook volgens een uitspraak van de Raad van State zijn gemeenten niet verplicht om de verklaring te accepteren (ECLI:NL:RVS:2010:BN0448). Kan het college uitleggen waarom ze toch nog meent dat ze de kwaliteitsverklaring van Eneco moet accepteren?

8. En in het verlengde van vorige vraag: is het college bereid om een reëler, lager EOR te gaan hanteren, ook met als doel dat bij nieuwbouw andere duurzaamheids-maatregelen genomen moeten worden? Zo ja, per wanneer? Zo nee, waarom niet?

9. Het gebruik van biomassa is volgens het college een “tijdelijke oplossing”, maar er worden wel steeds meer woningen op stadsverwarming aangesloten, die door acceptatie van de hoge EOR ook nog eens diverse energiebesparende maatregelen ontberen. Wat betekent dit voor de ambitie van Utrecht om zo snel mogelijk klimaatneutraal te worden? En hoe afhankelijk maakt Utrecht zich hiermee van een tijdelijke energiebron voor een veel langere termijn?

BOUWFYSISCH
ADVIESBURO
ZORN

Onderzoek naar woonlasten stadswarmte vs warmtepomp met de nieuwe BENG-eisen

Per 1-1-2021 is de EPC eis bij nieuwbouw van woningen en utiliteitsgebouwen vervangen door de zgn. BENG eisen. BENG staat voor Bijna Energie Neutraal Gebouw. Deze nieuwe BENG eisen hebben enerzijds invloed op de isolatiewaarden van een gebouw maar ook op de keuze van de installaties in een gebouw.
Sinds juli 2018 kunnen nieuw te bouwen gebouwen niet meer op aardgas worden aangesloten. Hierdoor hebben initiatiefnemers van bouwwerken in hoofdzaak de keus tussen het installeren van een warmtepomp of het aansluiten op een warmtenet. Eventuele andere warmtebronnen zijn voorlopig nog niet overal beschikbaar.

In dit onderzoek in opdracht van de St. Klimaat 030 wordt onderzocht wat de financiële consequenties zijn van de keuze van het verwarmingssysteem.
Onlangs zijn er door de Partij voor de Dieren en Stadsbelang Utrecht schriftelijke vragen gesteld met betrekking tot biomassa en de kwaliteitsverklaring van Eneco stadswarmte.
In deze rapportage zal daarom ook nog worden ingegaan op enkele antwoorden op deze vragen voor zover relevant voor de conclusies van dit onderzoek.

Onderzoeksopzet.

Voor dit onderzoek zijn 3 typen woningen en 2 verwarmingsconcepten met elkaar vergeleken. Voor het concept stadsverwarming is er bovendien nog een uitsplitsing gemaakt naar een berekening met en zonder de kwaliteitsverklaring van Eneco.
Voor het concept warmtepomp zijn alleen berekeningen gemaakt met zgn. lucht/water warmtepompen omdat bodemwarmtepompen nu nog veel duurder zijn.
Zo zijn er per woningtype steeds 3 berekeningen gemaakt volgens de nieuwe NTA8800. De berekeningen zijn gemaakt met de geattesteerde software Uniec3.
De drie woningtypen zijn:

1. eengezinswoning, tussenwoning, met een gebruiksoppervlak van 130 m^2
2. appartement met een gebruiksoppervlak van 80 m^2
3. appartement met gebruiksoppervlak van 40 m^2

Om elke woning aan de nieuwe BENG eis te laten voldoen is er steeds uitgegaan van een minimaal oppervlak aan zonnepaneel om zo het effect van de keuze van het verwarmingssysteem zo veel als nodig is te compenseren. In bijlage 1 worden alle uitgangspunten van de berekeningen op een rijtje gezet. In bijlage 2 staat wat informatie over de EMG of kwaliteitsverklaring van Eneco stadswarmte..

Woning I, de eengezinswoning

Voor wat betreft de kosten is alleen in beeld gebracht wat de belangrijkste verschillen zijn tussen de 3 varianten. Alle kosten zijn per jaar.

		stadsverwarming met kwaliteits-verklaring	stadsverwarming zonder kwaliteits-verklaring	lucht/water warmtepomp
aantal PV panelen 1,6m2		5	12	1
energiebehoefte electrisch	kWh	140	140	2749
opbrengst zonnepanelen	kWh	1245	2987	249
energiebehofte stadswarmte	GJ	31.5	31.5	0
CO2 emissie	kg	1186	530	850
Kosten				
vastrecht stadswarmte	€	478	478	
kWh op de meter	€	31	31	605
teruggeleverde kWh	€	-187	-448	-37
GJ op de meter	€	801	801	
Verminderde energiebelasting	€	-559	-559	-559
Totaal energiekosten	€	564	303	8

Als deze woning wordt uitgevoerd met stadsverwarming, met gebruikmaking van de kwaliteitsverklaring, dan heeft de woning 5 zonnepanelen nodig om aan de nieuwe BENG eisen te voldoen.
De bewoner krijgt een energierekening van €564 per jaar, dat is uitsluitend voor de zgn. gebouwgebonden installaties zoals verwarming, ventilatie en warm tapwater. Het elektriciteitsverbruik voor huishoudelijke apparaten zoals koelkasten, televisies, computers, verlichting etc. is hier dus niet bij inbegrepen.
Als exact dezelfde woning wordt doorgerekend zonder kwaliteitsverklaring dan moeten er 7 zonnepanelen extra geïnstalleerd worden om aan de BENG eisen te kunnen voldoen. Door de extra teruglevering van deze panelen is deze bewoner nog maar € 303 per jaar kwijt aan energie van de gebouwgebonden installaties. Deze bewoner is daar mee €261 per jaar goedkoper uit dan de bewoner wiens huis berekend is met gebruikmaking van de kwaliteitsverklaring.
Tenslotte is nog een berekening uitgevoerd met een lucht/water warmtepomp als warmtebron. Deze woning hoeft nog maar één zonnepaneel te hebben om aan de eisen te voldoen. De bewoner van deze woning heeft nog maar € 8 aan energiekosten per jaar voor de gebouwgebonden installaties.
Als we kijken naar de CO_2 uitstoot dan geeft de woning die berekend is met de kwaliteitsverklaring voor stadswarmte veruit de meeste CO_2 uitstoot. Daarna volgt de woning met de warmtepomp met 850 kg en tenslotte de woning zonder kwaliteitsverklaring met 530 kg CO_2 per jaar.
Niet onbelangrijke factor hierbij is het aantal zonnepanelen, elk zonnepaneel levert ca. 50 kg CO_2 reductie. Doordat de woning met de warmtepomp makkelijker aan de BENG-eisen voldoet heeft deze minder zonnepanelen nodig, maar stoot daardoor wel meer CO_2 uit. Als deze woning uitgevoerd wordt met 7 zonnepanelen, dan stoot deze woning net zoveel uit als de woning met stadsverwarming en berekend zonder de kwaliteitsverklaring.
Als deze woning wordt uitgevoerd met 18 zonnepanelen is deze woning eventueel CO_2 neutraal te maken..

Woning II, appartement 80 m2

		stadsverwarming met kwaliteits-verklaring	stadsverwarming zonder kwaliteits-verklaring	lucht/water warmtepomp
aantal PV panelen 1,6m2		1	7	0
energiebehoefte electrisch	kWh	197	197	2125
opbrengst zonnepanelen	kWh	255	1785	0
energiebehofte stadswarmte	GJ	23.5	23.5	0
CO2 emissie	kg	1090	515	723
Kosten				
vastrecht stadswarmte	€	478	478	
kWh op de meter	€	43	43	468
teruggeleverde kWh	€	-38	-268	0
GJ op de meter	€	598	598	
Verminderde energiebelasting	€	-559	-559	-559
Totaal energiekosten	€	522	292	-92

De bewoner van dit appartement met stadsverwarming is zonder toepassing van de kwaliteitsverklaring €230 goedkoper uit. De bewoner met een warmtepomp is €614 per jaar goedkoper uit.

Woning III, appartement 40 ,m2

		stadsverwarming met kwaliteits-verklaring	stadsverwarming zonder kwaliteits-verklaring	lucht/water warmtepomp
aantal PV panelen 1,6m2		2	6	3
energiebehoefte electrisch	kWh	181	181	2182
opbrengst zonnepanelen	kWh	510	1530	765
energiebehofte stadswarmte	GJ	16.2	16.2	0
CO2 emissie	kg	652	267	482
Kosten				
vastrecht stadswarmte	€	478	478	
kWh op de meter	€	40	40	480
teruggeleverde kWh	€	-77	-230	-115
GJ op de meter	€	412	412	
Verminderde energiebelasting	€	-559	-559	-559
Totaal energiekosten	€	294	141	-194

De bewoner van dit kleinste appartement is eveneens goedkoper uit zonder de toepassing van de kwaliteitsverklaring. De bewoner met de warmtepomp is € 488 per jaar goedkoper uit.

Terugverdientijden van extra investeringskosten.

Tot zover is alleen gekeken naar de woonlasten voor de huurder/eigenaar bewoner.
Er kan ook nog een berekening gemaakt worden naar de haalbaarheid van de benodigde extra investeringen.

In het geval van de varianten met stadsverwarming zonder toepassing van de kwaliteitsverklaring betreft de extra investering uitsluitend een aantal extra zonnepanelen.
Doorgaans worden deze panelen ruimschoots terugverdiend binnen de afschrijvingstermijn. Daarmee zijn deze varianten stadsverwarming zonder toepassing van de kwaliteitsverklaring in alle gevallen rendabel te noemen.
Al deze varianten leveren daarnaast ook een CO2 reductie op van meer dan 50%

In het geval van de toepassing van een warmtepomp bestaan de investeringskosten in hoofdzaak uit de aanschaf en installatie van een warmtepomp. De installatiekosten bestaan alleen uit de meerkosten van installatie van een afleverset t.o.v. de installatie van een warmtepomp.
Deze kosten zijn moeilijker in te schatten en zijn sterk afhankelijk van aantallen te installeren warmtepompen en prijsontwikkeling van (de installatiekosten van) warmtepompen, etc.
Voor de woningen resulteert uit een globale berekening voor de 3 woningen een terugverdientijd van een warmtepompinstallatie van tussen de 10 en 12 jaar, dat is ruimschoots binnen de afschrijvingstermijn van 15 – 20 jaar.

Conclusies

Voor wat betreft de woonlasten zijn bewoners van woningen met stadsverwarming die doorgerekend zijn zonder kwaliteitsverklaring veel goedkoper uit dan bewoners van dezelfde woning met stadsverwarming die berekend zijn met kwaliteitsverklaring.
Het verschil in extra investeringskosten zit uitsluitend in de aanschaf van een aantal extra zonnepanelen. De investeringskosten van deze panelen kunnen worden terugverdiend ruim binnen de afschrijvingstermijn.
Daarnaast stoten deze woningen ruim 50% minder CO2 uit.
Het accepteren van de kwaliteitsverklaring voor stadswarmte levert daarmee uitsluitend nadelen op.

Als dezelfde woningen worden uitgevoerd met een warmtepomp levert dat voor de bewoners nog meer voordelen op. Daarvoor zal extra geïnvesteerd moeten worden in aanschaf en installatie van een warmtepomp maar ook deze investeringen zijn ruimschoots terug te verdienen binnen de afschrijvingstermijn.
Steeds meer warmtepompen hebben de mogelijkheid om tevens te koelen, een mogelijkheid die stadswarmte niet heeft.
Gezien de steeds warmere zomers is dit een belangrijk bijkomstig voordeel.

Antwoorden SV2020 240 over over Biomassa en kwaliteitsverklaring Stadsverwarming.

Antwoord bij vraag 1:

> Onze beleidswensen zijn verwoord in de Visie op de Warmtevoorziening (2 november 2017). Daarin staat dat we bij nieuwbouw uitgaan van lage-temperatuur- afgiftesystemen. De uitgangspunten voor energie bij nieuwbouw zijn verder uitgewerkt in het energieprotocol (raadsbrief Utrechts Energieprotocol, 8 april 2020).

Lage temperatuur afgiftesysteem

Lage temperatuur verwarmings- of afgiftesysteem (LTV) betekent dat er verwarmd wordt met een lagere (<50ºC) water temperatuur in het centrale verwarmingssysteem. In de praktijk betekent dat er verwarmd wordt d.m.v. vloerverwarming en/of grotere radiatoren of convectoren (evt. met ventilatoren) . E.e.a. brengt daardoor hogere installatiekosten met zich mee. Doorgaans betekent de toepassing van LTV een energiebesparing.
Om te kunnen spreken over LTV worden eengezinswoningen vaak alleen in verblijfsruimtes op de begane grond voorzien van vloerverwarming. De rest van de woning wordt dan voorzien van relatief grotere radiatoren of convectoren .
Bij appartementen worden bijv. alleen de laagstgelegen appartementen voorzien van vloerverwarming en alle overige worden eveneens voorzien van relatief grotere radiatoren of convectoren .
LTV is min of meer vereist bij installatie van een warmtepomp, hoewel er steeds meer warmtepompen op de markt komen waarvoor dat niet meer vereist is.
Voor de huidige stadsverwarming is LTV niet vereist. De aanvoertemperatuur uit het stadsverwarmingsnet kan immers oplopen tot boven de 90 ºC.

In de SV aangehaalde Visie op de Warmtevoorziening uit 2017 staat **niet** dat er wordt uitgegaan van LTV, maar alleen dit te willen *stimuleren.*
Op pag. 20 wordt dit afgezwakt tot:

> Uitzoeken hoe we realistisch en effectief gebruik van lage temperatuur afgifte systemen kunnen bevorderen.

In het Utrechts Energieprotocol wordt lage temperatuur afgifte of verwarming in het geheel **niet** genoemd.

Juridische (on)mogelijkheid van het het weigeren van de kwaliteitsverklaring van Eneco.

Vraag en antwoord 7 van de van de schriftelijke vragen 2020-240:

> Vraag 7
> *Het college zegt bij SV 66/2018 de gelijkwaardigheidsverklaring te moeten accepteren. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland zegt echter: "De gemeente bepaalt uiteindelijk zelf of ze een (gecontroleerde) kwaliteits-verklaring accepteert of niet. Ze kunnen de databank gebruiken voor*
> *advies." En ook volgens een uitspraak van de Raad van State zijn gemeenten niet verplicht om de verklaring te accepteren (ECLI:NL:RVS:2010:BN0448). Kan het college uitleggen waarom ze toch nog meent dat ze de kwaliteits-verklaring van Eneco moet accepteren?*
> Antwoord 7
> *Zoals besproken in de raadsbrief van 6 september 2019 mogen aanvragers de in de landelijke openbare databank opgenomen kwaliteitsverklaringen gebruiken bij het indienen van omgevingsvergunningaanvragen. Als de gemeente een gelijkwaardigheidsverklaring niet wil accepteren dan dient een gemeente het adequaat te beargumenteren waarom dat zo is. Dit kan bijvoorbeeld als de verklaring niet correct is opgesteld, niet van toepassing is op Utrechtse stadswarmte of als er structureel niet meer wordt voldaan aan de gelijkwaardigheidsverklaring. Dit is niet aan de orde.*

Hiermee wordt wederom een intern anoniem ongedateerd ambtelijk advies geciteerd. Dit advies is n.a.v. een WOB-verzoek uit 2018 openbaar gemaakt. Uit de inhoud van dat advies kan wel worden opgemaakt dat het is opgesteld ná 2017.
In dit ambtelijk advies wordt o.a. gesteld dat er geen jurisprudentie is over de mogelijkheid een kwaliteitsverklaring te weigeren.:

> Indien overwogen wordt om de acceptatie te weigeren dan zal dat eveneens op grond van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur adequaat gemotiveerd moeten worden. Vervolgens kan dan alleen worden doorgegaan op de forfaitaire wijze. In de jurisprudentie zijn geen voorbeelden aangetroffen van een geweigerde kwaliteitsverklaring.

Hoewel er in vraag 7 expliciet naar gevraagd was wordt er niet ingegaan op de uitspraak van de Raad van State uit 2010 (ECLI:NL:RVS:2010:BN0448).
In deze casus weigerde de gemeente Nieuwegein de kwaliteitsverklaring van Eneco stadswarmte te accepteren. Initiatiefnemer Portaal en Eneco gingen in beroep en hoger beroep tegen deze weigering. Eneco werd daarbij **niet ontvankelijk** verklaard. Portaal werd zowel bij de rechtbank als bij de Raad van State in het **ongelijk** gesteld. De argumenten die in de beantwoording van vraag 7 en in het ambtelijk advies worden genoemd komen in de uitspraak van de Raad van State niet aan de orde.

Uit deze enige twee bekende uitspraken volgt dat de kwaliteitsverklaring wel degelijk kan worden geweigerd.

Utrecht, 12 januari 2021
Ted Zorn

INFO@BAZORN.NL UTRECHT **TELEFOON 030 2310700**

Bijlage 1

Bouwkundige uitgangspunten

Alle varianten zijn doorgerekend met dezelfde minimum isolatiewaarden uit het Bouwbesluit van dak, gevel en bg vloer en hetzelfde type glas. Bij elke variant zijn steeds 2 invoergegevens verschillend:

1. warmteopwekking: stadsverwarming met en zonder kwaliteitsverklaring of warmtepomp
2. aantal zonnepanelen

Door alleen het aantal zonnepanelen te variëren wordt er voor gezorgd dat elke variant voldoet aan de nieuwe BENG eisen.
Alle andere invoergegevens zoals isolatiewaarden enz. zijn voor alle varianten gelijk gehouden.

Uitgangspunten kostenberekeningen

Voor de elektriciteitskosten per kWh is uitgegaan van €0,22.
In verband met de afbouw van de salderingsregeling m.b.t. teruggeleverde kWh-en is hiervoor gerekend met €0,15 per kWh

Voor de stadsverwarming is uitgegaan van de Eneco tarieven voor 2020.
Dat betekent € 25,43 per GJ.
De vastrechtkosten zijn incl. meettarief en huur afleverset

Voor de globale berekening van de investeringskosten zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

Meer/minderkosten per zonnepaneel van 1,6 m^2 incl. inverter en plaatsing: € 420

Warmtepompen:
Voor de eengezinswoning is gerekend voor aanschaf incl. installatie: € 5500; onderhoudskosten: € 200/jaar
Voor het appartement van 80 m^2 is gerekend voor aanschaf incl. installatie: € 5000; onderhoudskosten: € 200/jaar
Voor het kleine appartement is gerekend voor aanschaf incl. installatie: € 4000; onderhoudskosten: €100/ jaar

LTV
Voor de warmtepompsystemen is een lage temperatuur afgiftesysteem noodzakelijk. Dat brengt extra investeringskosten met zich mee. Deze zijn niet in de berekening meegenomen omdat het college in de beantwoording van SV2020-240 heeft aangegeven reeds uit te gaan van lage temperatuur afgiftesystemen.

Alle bedragen incl. BTW.

Bijlage 2

De kwaliteitsverklaring of EMG-verklaring van Eneco is eerst aan de hand van NEN7125 en NTA8800 opgesteld door Eneco zelf.
Eneco geeft het Bureau Controle en Registratie Gelijkwaardigheid. (BCRG) vervolgens de opdracht de kwaliteitsverklaring te controleren en betaalt daarvoor een bedrag van € 1200.
Het BCRG was een BV en is in 2020 omgevormd tot stichting.
BCRG is daarmee dus aan te merken als een private organisatie.

Sinds de invoering van de BENG eisen staat er op de kwaliteitsverklaring niet meer het rendement waarmee gerekend mag worden maar de inverse daarvan. Deze waarde heeft de benaming “energiefactor” meegekregen.

In de EMG-verklaring staan de volgende waarden vermeld:

	$f_{p;HD}$	$f_{Pren;dh}$	KCO2 [kg/kWh]
Eneco Stadswarmte via het primaire warmtenet	0,44	0,42	0,17 (forfaitair)
Eneco Stadswarmte via het secundaire warmtenet	0,57		

Voor woningen is het secundaire net van toepassing. Hiervoor is de waarde 0,57 opgegeven. Dat wil zeggen dat er gerekend mag worden met een fictief rendement voor de stadsverwarming van 175% (100%/0,57). Ter vergelijking: voor een moderne gasketel wordt een rendementswaarde van 98% aangehouden.
Dit fictieve hoge rendement van stadsverwarming wordt vooral veroorzaakt doordat er bij de opwekking van de warmte 42% biomassa gebruikt wordt.

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	939
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	18 maart 2021
Agendapunt	6
Omschrijving	Raadsvoorstel Toekomst parkeergarage Springweg
ID	980
Behandelend ambtenaar	Bas Pickkers
Telefoon	6048008
E-mail	bas.pickkers@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Binnenstad
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Grondzaken
Referendabel	Ja
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	**18 maart 2021**
Gemeenteraad	25 maart 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Toekomst van parkeergarage Springweg

Beleidsveld	Ruimte
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Bas Pickkers, Lode Messemaker
Kenmerk	6048008
Vergaderdatum Raad	Volgt
Geheim	Ja, gedeeltelijk
Bijlagen	Ja, 2 bijlagen

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

1. Akkoord te gaan met de volgende afspraken, zoals geformuleerd in het document “Toekomst van parkeergarage Springweg, dd. 28 oktober ‘20”:
   - vanaf 15 mei 2022 wordt de parkeergarage voor een periode van 2 jaar door Klépierre geëxploiteerd;
   - aansluitend wordt de parkeergarage 4 jaar door de gemeente Utrecht in eigen beheer in exploitatie genomen;
   - daarna wordt de garage na mei 2028 z.s.m. gesloopt;
   - verder krijgt de gemeente langdurig een faciliteit om 250 bewonersabonnementen uit te geven in garages van HC, waarvan 100 in parkeergarage Springweg tot aan de sloop in 2028.”
2. Het toekomstig exploitatieresultaat van de parkeergarage Springweg te koppelen aan het parkeervrij maken van de Oudegracht en het Janskerkhof conform nader door het college uit te werken voorstellen, in te dienen bij de Voorjaarsnota.

Burgemeester en wethouder van Utrecht,

De secretaris — De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen — P.E.J. den Oudsten

Geheimhouding

Het college heeft permanente geheimhouding opgelegd op bijlage “Toekomst parkeergarage Springweg hoofdstuk 8 en 9, dd. 28 oktober ‘20” en op bijlage “Vaststellingsovereenkomst Klépierre inzake parkeergarage Springweg” op grond van artikel 55 lid 1, artikel 86 lid 2 en artikel 25 lid 2 Gemeentewet om redenen genoemd in artikel 10 lid 2 sub b en g Wet Openbaarheid van bestuur. De raad wordt separaat gevraagd deze geheimhouding op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet in de eerstvolgende raadsvergadering te bekrachtigen.

Geheimhouding is nodig om het gemeentelijke financiële belang te beschermen en om onevenredige benadeling van de gemeente, dan wel onevenredige bevoordeling van derden te voorkomen. De informatie uit deze hoofdstukken en bijlagen is van financiële en juridische aard en kan door de huidige erfpachthouder worden gebruikt bij de onderhandelingen met de gemeente. Ingeval van openbaarmaking daarvan wordt de gemeente onevenredige benadeeld en Klépierre onevenredig bevoordeeld. Ook de risico-afwegingen, de conclusie en het gevraagd besluit zijn alleen voor de gemeente van financieel belang. Bekendheid van deze informatie kan het gemeentelijk belang schaden in dit voorliggende dossier, maar ook in toekomstige onderhandelingen (zoals bijvoorbeeld parkeergarage Paardenveld).

Samenvatting

Voorgesteld wordt om de garage vanaf mei 2022 voor een periode van 2 jaar door Klépierre te laten exploiteren, daarna nog 4 jaar in eigen beheer in exploitatie te nemen en aansluitend z.s.m. na mei 2028 te slopen. Met dit besluit wordt recht gedaan aan een afweging van belangen van ondernemers, omwonenden, de gemeente en overige belanghebbenden.

Context

Aanleiding

Parkeergarage Springweg is gerealiseerd in 1972 op basis van het verkeersplan van de Duitse verkeersdeskundige Feuchtinger. Dit plan voldoet niet meer aan de huidige ambities. De gemeente Utrecht staat op dit moment voor de keuze hoe de toekomst van de garage er uit kan gaan zien vanwege het aflopen van het erfpachtcontract medio 2022. Ter voorbereiding van de onderhandelingen met huidige erfpachter Klépierre zijn hiervoor drie scenario's ontwikkeld:

A. Voortzetting huidige erfpachtovereenkomst voor een langere periode;
B. Tijdelijke voortzetting van het erfpacht voor een periode van 8 jaar tot 2030.
C. Sloop van de garage na afloop van het huidige erfpachtcontract in 2022.

Om de scenario's te kunnen beoordelen zijn twee onderzoeken uitgevoerd en is naar de mening van verschillende stakeholders gevraagd.

Mobiliteitsonderzoek (zie informatieve bijlage 1)

Uit het mobiliteitsonderzoek van Royal Haskoning DHV dd. 24 mei 2019 blijkt dat de garage een duidelijke functie in het parkeersysteem van de Utrechtse binnenstad heeft. Voor vergunninghouders is echter voldoende ruimte in gemeentelijke garages. Voor bezoekers is voldoende ruimte in andere particuliere garages. Kortom, de Springweg-garage is wél nuttig, maar niet noodzakelijk.

Onderzoek naar Economische impact (zie informatieve bijlage 2)

Uit onderzoek van BRO dd. 22 januari 2020 naar de economische impact van de garage blijkt dat een mogelijke sloop van de Springweggarage beperkt negatieve financiële gevolgen kan hebben voor een deel van de ondernemers. Andere ondernemers kunnen profiteren van de verhoging van de verblijfskwaliteit en beleving in de omgeving. Uit interviews door BRO is gebleken dat slecht 1,3 % van de geïnterviewden in het onderzoeksgebied in parkeergarage Springweg geparkeerd staat.

Mening stakeholders

De huidige erfpachthouder Klépierre heeft een grote voorkeur voor scenario A waarin de huidige erfpachtovereenkomst met Klépierre voor langere tijd wordt voortgezet. CMU en de binnenstad-ondernemers willen dat het aantal gebouwde parkeerplaatsen in de binnenstad niet afneemt en dat parkeergarage Springweg behouden blijft. Veel omwonenden van de garage zijn een groot voorstander van scenario C, aangezien er veel overlast wordt ervaren als gevolg van stank, geluid en fijnstof.

Het voorstel zoals geformuleerd in de notitie "Toekomst parkeergarage Springweg" is een variant op Scenario B en tot stand gekomen na intensieve onderhandelingen met Klépierre.

Juridisch kader

Voor een toelichting op de juridische aspecten van het besluit verwijzen we naar Bijlage Toekomst parkeergarage Springweg, paragraaf 8.

Beoogd effect

Met dit voorstel wordt gezond stedelijk leven op termijn gerealiseerd in het gebied rondom de Strosteeg. Er wordt plaats gemaakt voor een nieuwe woonbuurt, die beter past in het stedelijk weefsel van de binnenstad. In de tussentijd worden gedurende 6 jaar voorzien in bewoners-parkeren, aangevuld met bezoekers-parkeren. De tijdelijke exploitatie van de garage zorgt voor extra draagvlak onder het besluit om de Oudegracht parkeervrij te maken.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

In het coalitieakkoord 2018-2022 Utrecht, ruimte voor iedereen is de ambitie opgenomen van stapsgewijze vermindering van het aantal parkeerplaatsen aan de Oudegracht en op het Janskerkhof en de rol van de parkeergarages aan de Springweg en het Paardenveld daarin.

Beslispunten, Argument(en) en Kanttekening(en)/Risico's

Beslispunt	
1	Akkoord te gaan met de volgende afspraken, zoals geformuleerd in het document "Toekomst van parkeergarage Springweg, dd. 28 oktober '20", : - vanaf 15 mei 2022 wordt de parkeergarage voor een periode van 2 jaar door Klépierre geëxploiteerd; - aansluitend wordt de parkeergarage 4 jaar door de gemeente Utrecht in eigen beheer in exploitatie genomen; - daarna wordt de garage na mei 2028 z.s.m. gesloopt; - verder krijgt de gemeente langdurig een faciliteit om 250 bewonersabonnementen uit te geven in garages van HC, waarvan 100 in parkeergarage Springweg tot aan de sloop in 2028.."
Argumenten	
1.1	<u>De parkeergarage past volgens de huidige bereikbaarheidsvisie niet op de huidige locatie.</u>
	De garage staat midden in het historische centrum, dat het primaire domein is van voetgangers en fietsers Deze positie leidt tot ongewenste autoverkeersintensiteit binnen de singels, wat op langere termijn niet meer passend is. Stedenbouwkundig is de maat en schaal volledig afwijkend en niet passend in de historische binnenstad.
1.2	<u>Uit onderzoek van Royal Haskoning DHV blijkt dat er voor bezoekers en bewoners voldoende alternatieven zijn.</u>
	Volgens Royal Haskoning DHV is de parkeergarage wél nuttig, maar niet noodzakelijk; Er zijn voor bezoekers voldoende alternatieven in gemeentelijke garages. Voor bewoners zijn deze alternatieven beschikbaar in gemeentelijke en belanghebbenden-Garages. Zie voor een verdere toelichting de bijlage RH-DHV Nut en noodzaak parkeergarage Springweg, dd. 24 mei '19.
1.3	<u>Uit onderzoek van advies- en ontwerpbureau BRO blijkt dat het effect van een mogelijke sloop van de parkeergarage voor het grote merendeel van de publieksgerichte voorzieningen in het onderzoeksgebied beperkt zal zijn.</u>
	Voor de meeste van de negen onderzochte deelgebieden rondom de parkeergarage Springweg geldt dat er maar weinig bedrijven zijn die in sterke mate afhankelijk zijn van de garage.
1.4	<u>Omwonenden hebben aangegeven veel overlast te ervaren op het gebied van stank, geluid en fijnstof en zijn voor sloop van de parkeergarage.</u>
	Daarmee wordt, weliswaar op middellange termijn, tegemoet gekomen aan de klachten van omwonenden die overlast ervaren van stank, geluid en fijnstof.
1.5	<u>In de tijdelijke exploitatieperiode van 6 jaar kan parkeergarage Springweg een rol spelen voor de ontwikkeling van draagvlak voor het invoeren van een parkeervrije Oudegracht.</u>
	Separaat loopt een onderzoek naar het parkeervrij maken van de Oudegracht. Alhoewel het niet strikt noodzakelijk is om parkeergarage Springweg in te zetten voor belanghebbenden parkeren, kan het wel van belang zijn om in een overgangsperiode het wél mogelijk te maken voor bewoners om daar te parkeren. Hierdoor kan het parkeervrij maken van de Oudegracht worden versneld.
1.6	<u>Ondernemers kunnen zo anticiperen op de voorziene sloop in 2028.</u>
	In de tijdelijke exploitatieperiode van 6 jaar worden de ondernemers in de zuidelijke binnenstad niet benadeeld door een de keuze voor een acuut sloop-scenario. Veel ondernemers vrezen een terugloop van klandizie zodra de Springweg-garage wordt gesloopt. Ondernemers stellen dat met name de klanten die veel besteden met de auto komen. Gedurende 6 jaar wordt gewaarborgd dat de parkeervoorziening aanwezig blijft. Aansluitend zal vanuit de grondexploitatie van de herontwikkeling € 50.000,= worden vrijgemaakt voor een verbetering van de bewegwijzering naar en de vindbaarheid van de andere garages.

1.7	Het akkoord met Klépierre is financieel aantrekkelijker dan scenario C (sloop in 2022).
	De gemeentelijke exploitatieperiode van 2024 tot 2028 geeft ruimte om de vergoeding voor de opstallen aan Klépierre af te boeken naar nul.Daardoor wordt de start van de grondexploitatie van de woningontwikkeling niet belast met deze kosten.
1.8	Het akkoord met Klépierre voorkomt langdurige gerechtelijke procedures met een onzekere uitkomst.
	Bij een keuze voor scenario A of B waarbij Klépierre niet betrokken is, zal Klépierre altijd een gerechtelijke procedure starten om de keuze van de gemeente aan te vechten. In een dergelijke procedure is de uitkomst onzeker en deze kan veel tijd in beslag nemen. Hierbij dient de kanttekening te worden geplaatst, dat indien de gemeente de parkeergarage opnieuw langdurig in erfpacht zou uitgeven, deze uitgifte aanbestedingsplichtig zou zijn. Om dit te voorkomen is gekozen voor een kortlopende uitgifte waarvan de waarde blijft binnen een grens die ruimte geeft voor onderhandse aanbesteding. Daarbij is er tevens toepassing gegeven aan de afwijkingsgrond dat er vanwege technische redenen alleen aan een aangewezen partij kan worden gegund, in dit geval aan Klepierre.
1.9	Ook als we op langere termijn en op grotere schaal parkeerplaatsen willen opheffen in de binnenstad hebben we genoeg alternatieven ná 2028:
	De aanvullende afspraak met Klépierre, waardoor er 250 extra parkeerplaatsen beschikbaar komen in HC garages tegen gemeentelijke tarieven, geeft meer alternatieve mogelijkheden. Ook na sluiting van de Springweg-garage blijft deze toezegging van 250 plaatsen van kracht in Rijnkade en andere HC-garages. Verder kan parkeergarage Paardenveld, afhankelijk van de te maken keuze na afloop van het huidige erfpachtcontract in 2023, een rol spelen bij het verruimen van mogelijkheden voor bewonersparkeren. En we zien dat het autobezit onder binnenstadbewoners de laatste jaren is afgenomen ten gunste van het gebruik van openbaar vervoer, fiets en deelauto's.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	De opbrengsten van scenario A (Voortzetting huidige erfpacht voor een langere periode)
	zijn hoger dan het voorstel zoals omschreven in de notitie "Toekomst parkeergarage Springweg".
	Indien we willen kiezen voor de maximale opbrengst dan is scenario A het beste scenario. Maar in deze casus is de maximale opbrengst niet de doorslaggevende factor.
1.2	De ondernemers van de binnenstad willen géén afname van de gebouwde parkeerplaatsen.
	De binnenstadondernemers vrezen een terugloop van klandizie indien de gebouwde parkeervoorzieningen worden verminderd, door de sloop van parkeergarage Springweg. Zij hebben dit geuit via een recent uitgebracht pamflet van Centrum Management Utrecht. In de afgelopen jaren zijn er echter juist onder Hoog Catharijne veel extra parkeerplaatsen bijgekomen, aanzienlijk meer dan er nu verdwijnen met het slopen van de parkeergarage Springweg in 2028.
1.3	92% van de geïnterviewde ondernemers zegt dat hun klandizie parkeergarage Springweg gebruikt.
	Slechts 8% van de ondernemers geeft aan dat er weinig klanten zijn die gebruik maken van de Springweg-garage. Dit betreft voornamelijk horeca-vestigingen, verspreid over het onderzoeksgebied. Uit onderzoek van Royal Haskoning DHV blijkt echter dat slechts 1,3 % van de binnenstadbezoekers gebruik maakt van parkeergarage Springweg.
1.4	Gedurende de periode van 2022 tot 2028 zullen de omwonenden nog overlast ervaren van de parkeergarage.
	De omwonenden van garage Springweg geven nadrukkelijk aan veel overlast te ondervinden van de garage in de vorm van stank, geluid en fijnstof.
1.5	Op korte termijn worden er geen woningen toegevoegd, iets dat vanuit RSU en de woonvisie wél zeer gewenst is.

	In scenario C (sloop in 2022) worden er woningen toegevoegd aan de binnenstad. Het toevoegen van deze woningen wordt dit akkoord opgeschoven tot ná 2028. Daarmee wordt prioriteit gegeven aan de beschikbaarheid van de garage boven het realiseren van woningen op korte termijn.
Beslispunt	
2	In lijn met het coalitieakkoord het toekomstig exploitatieresultaat van de parkeergarage Springweg te koppelen aan het parkeervrij maken van de Oudegracht en het Janskerkhof conform nader door het college uit te werken voorstellen, in te dienen bij de Voorjaarsnota.
Argumenten	
2.1	Dit besluit doet recht aan de afspraken hierover in het coalitieakkoord.
	In het coalitieakkoord is immers het volgende afgesproken: *"We willen stapsgewijs het aantal parkeerplaatsen verminderen aan de Oudegracht en op het Janskerkhof. Er komen toegankelijke looproutes, fietsparkeerplekken, bankjes en groen voor terug. We onderzoeken de komende periode hoe dit kan worden gerealiseerd en of de parkeergarages aan de Springweg en het Paardenveld daarvoor benut kunnen worden. Hiermee kunnen we autoparkeren faciliteren voor omwonenden met een straatvergunning. Ook biedt dit ruimte voor fietsparkeren en verschillende vormen van deelmobiliteit, de resterende plekken kunnen dan worden gebruikt voor bezoekersparkeren."*

Financiën
Voor een toelichting op de financiële aspecten van het besluit verwijzen we naar Bijlage Toekomst parkeergarage Springweg, paragraaf 9.

Vervolg
Aansluitend aan het raadsbesluit zal de Vaststellingsovereenkomst met Klépierre worden getekend.

Na het raadsbesluit over de Toekomst van parkeergarage Springweg zal Visie Strosteeg voor goedkeuring worden voorgelegd aan de Raad. Visie Strosteeg geeft een kijk op de mogelijke herontwikkeling van het gebied na sloop van de garage en biedt tot aan 2028 een toetsingskader voor toekomstige ontwikkelingen in de directe omgeving van de parkeergarage. De plannen van de huidige initiatiefnemer Ered, die eigenaar is van de locatie direct ten zuiden van de garage, zullen in de Visie Strosteeg worden opgenomen.

Participatie
Tijdens een veldexcursie op 23 april 2019 hebben ca. 50 omwonenden, verschillende ondernemers en enkele belangrijke stakeholders zoals Klépierre en Hotel Karel V, kennis genomen van de start van Visie Strosteeg. Met vertegenwoordigers van CMU zijn diverse gesprekken gevoerd in juni en augustus '19. Op 1 oktober 2019 heeft een presentatie plaatsgevonden voor ca. 25 ondernemers die aangesloten zijn bij CMU en een zaak hebben in de directe omgeving van de garage.

Communicatie
Na een besluit van het College van B&W om het voorstel "Toekomst parkeergarage Springweg voor te leggen aan de gemeenteraad worden de belangrijkste stakeholders op de volgende wijze geïnformeerd:
- Huidige erfpachthouder Klépierre per ambtelijke brief.
- Centrum Management Utrecht per ambtelijke mail.
- Karel V per ambtelijke mail.
- Renac BV per ambtelijke mail.
- Omwonenden per wijkbericht.
- Media via een persbericht.

Referendabel
Het voorstel is wel referendabel.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming:
- Toekomst parkeergarage Springweg hfst. 1 t/m 7, dd. 28 oktober ‘20
- GEHEIM - Toekomst parkeergarage Springweg hfst. 8 en 9, dd. 28 oktober ’20

Bijlagen informatief:
- Raadsbrief Ruimtelijke Ontwikkelingen Strosteeg
- Hoofdlijnenplanning Visie Strosteeg
- RH-DHV Nut en noodzaak parkeergarage Springweg, dd. 24 mei ‘19.
- BRO Eindrapport Economische Impactanalyse Springweggarage Utrecht, dd. 22 januari ‘20.
- GEHEIM - Concept vaststellingsovereenkomst parkeergarage Springweg, dd. 18 oktober ’20

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	L. Messemaker	**Datum**	20 november 2020
Doorkiesnummer	030 - 286 6919	**Kenmerk**	8080279
E-mail	lode.messemaker@utrecht.nl	**Onderwerp**	Ruimtelijke ontwikkelingen Strosteeg
Bijlage(n)	Hoofdlijnenplanning Visie Strosteeg	**Beleidsveld**	Ruimtelijke ontwikkeling, Grondzaken

Geachte leden van de raad,

Graag informeren wij u over de voortgang van Visie Strosteeg. Op 22 maart 2019 hebben wij u in een raadsbrief op de hoogte gebracht van de start van dit traject. Het project Visie Strosteeg is inmiddels in drie deelprojecten onderverdeeld, namelijk het besluit over de toekomst van parkeergarage Springweg, het opstellen van een ruimtelijke Visie Strosteeg en het vaststellen van een Intentiedocument (IDOC) voor het bouwplan Strosteeg 18-36.

Toekomst parkeergarage Springweg

De erfpachtovereenkomst met de huidige erfpachter Klépierre van de parkeergarage Springweg loopt af op 15 mei 2022. De gemeente en erfpachter zijn sinds december 2018 met elkaar in gesprek over de toekomst van de garage. Na het ontwikkelen van diverse scenario's en na uitvoerige onderhandelingen met Klépierre hebben wij een principeakkoord bereikt omtrent de toekomst van parkeergarage Springweg: Vanaf 15 mei 2022 zal de parkeergarage voor een periode van 2 jaar nog door Klépierre wordt geëxploiteerd. Aansluitend zal de garage 4 jaar door de gemeente Utrecht in eigen beheer worden geëxploiteerd en na mei 2028 zal de garage uit exploitatie worden genomen en z.s.m. worden gesloopt. Tevens krijgt de gemeente langdurig een faciliteit om 250 bewonersabonnementen uit te geven in garages van Hoog Catharijne, waarvan 100 in parkeergarage Springweg tot aan de sloop in 2028. Een raadsvoorstel met deze strekking is ter besluitvorming op 17 november aan uw raad aangeboden. Hiermee ontstaat tevens de mogelijkheid om de parkeergarage Springweg en de garages van Hoog Catharijne in te zetten voor bewoners-parkeren als alternatief voor parkeren op straat, bijvoorbeeld op de Oudegracht. Over het raadsvoorstel m.b.t. het opheffen van parkeerplaatsen in de binnenstad heeft u op 24 november a.s. een raadsinformatiebijeenkomst gepland.

Visie Strosteeg

Nu er een besluit over de toekomst van parkeergarage Springweg in voorbereiding is, willen wij ons ook uitspreken over de toekomst van het gebied ná de voorgenomen sloop van de garage. Daarom hebben wij voor het gebied rondom de garage een ruimtelijke Visie Strosteeg opgesteld. Deze visie

heeft als doel om inzicht te geven in de gewenste ruimtelijke ontwikkeling na de sloop van de garage. Maar hij geeft ook een kader voor ruimtelijke initiatieven in de nabijheid van de garage tot aan het moment van sloop in 2028. En als laatste dient hij om te toetsen of het Bouwplan Strosteeg 18-36 (ten zuiden van de garage) zich zowel kan verhouden tot een stedenbouwkundige situatie mét en zónder parkeergarage Springweg.
Wij hebben besloten een concept van deze Visie Strosteeg ter inzage te leggen, gedurende een periode van 6 weken. Na de terinzagelegging en de verwerking van de zienswijzen wordt de definitieve Visie Strosteeg door ons college aan uw raad ter vaststelling aangeboden.

Intentiedocument Strosteeg 18-36
Voor het terrein direct gelegen ten zuiden van de parkeergarage Springweg (Strosteeg 18-36) heeft initiatiefnemer Ered BV de gemeente benaderd om op het voormalige terrein van Abels Drukkerij een woningbouwplan te realiseren. Met deze ontwikkeling wil de initiatiefnemer ca. 37 huurappartementen toevoegen aan de Utrechtse woningvoorraad. Twaalf van deze woningen bestaan uit sociale huurwoningen die in het bezit komen van Mitros. De locatie heeft al meer dan 20 jaar de bestemming Woongebied – Uit werken 1 (WG-U1). Deze bestemming bepaalt dat woningbouw mogelijk is indien het bouwplan past binnen de uitwerkingsvoorwaarden. Daarvoor moet een Uitwerkingsplan gemaakt worden om uiteindelijk een omgevingsvergunning te verkrijgen voor de realisatie van het bouwplan. Het vaststellen van het Uitwerkingsplan en het verlenen van een omgevingsvergunning voor dit bouwplan is een collegebevoegdheid.

Wij hebben het Intentiedocument (IDOC) voor het bouwplan Strosteeg 18-36 vastgesteld. Dit betekent dat de gemeente haar medewerking verleent aan het opstellen van een Uitwerkingsplan door de initiatiefnemer. Zij is daartoe ook door de initiatiefnemer in het najaar van 2018 gesommeerd via een ingebrekestelling. De gemeente heeft namelijk niet alleen een uitwerkingsbevoegdheid maar ook een uitwerkingsplicht. Met de initiatiefnemer is tevens een Intentie- en plankostenovereenkomst (IPOK) gesloten. Wij zijn van mening dat het bouwplan passend is in de huidige situatie mét parkeergarage Springweg, maar ook in de nieuwe situatie na 2028 zónder garage. De concept Visie Strosteeg toont dit nadrukkelijk aan.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

INDICATIEVE HOOFDLIJNENPLANNING VISIE STROSTEEG

26 oktober 2020

2020: Q1 jan feb mrt | Q2 apr mei jun | Q3 jul aug sep | Q4 okt nov dec
2021: Q1 jan feb mrt | Q2 apr mei jun | Q3 jul aug sep | Q4 okt nov dec

Legenda
- gezamenlijke informatiebijeenkomst in november (datum volgt)
- mijlpaal
- mijlpaal politieke besluitvorming (genoemde data onder voorbehoud)
- mogelijke startmoment bouw

Toekomst p-garage Springweg

Onderhandeling Klépierre | Bestuurs-advies | Besluitvorming | Referendabel

9 Staf WGRO; 24 College; i gezamenlijke informatiebijeenkomst; RIB *mogelijk*; Cie; Raad

Visie Strosteeg

Opstellen Visie Strosteeg | Bestuurs-advies | College | Ter inzage 25-11 tot 6-1 | Ziensw. verw. en bestuursadvies | Besluitvorming raad | Referendabel

9 Staf WGRO; 24 College; i gezamenlijke informatiebijeenkomst; Staf WGRO College; RIB *mogelijk*; Cie; Raad

Let op: kerstvakantie! Evt. langer ter inzage.

Bouwplan Strosteeg 18-36

Vaststellen IPOC/IDOK

Opstellen IPOC / IDOK | Bestuurs-advies | College IPOC/IDOK | Uitw.plan en anterieure overeenkomst opstellen | College | Ter inzage | Ziensw. verw. en bestuursadvies | College | Publicatie | Beroepsperiode

9 Staf WGRO; 24 College; i gezamenlijke informatiebijeenkomst; Staf WGRO College; Staf WGRO College; Sluiten anterieure overeenkomst; Vroegst onherroepelijk

Start omgevingswet

Toetsen omgevingsvergunning *op basis van definitief ontwerp* | Publicatie en bezwaarperiode

Aanvraag omgevings-vergunning; Afgifte omgevings-vergunning; Vroegste start bouw; Vroegst onherroepelijk

Aan deze planning kunnen geen rechten worden ontleend. Hij is voor communicatieve doeleinden bedoeld.

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Gemeente Utrecht

RAPPORT

Nut en noodzaak parkeergarage Springweg

Kaders visie Strosteeg

Klant: Gemeente Utrecht

Referentie: BG5910TPRP1905240930
Status: Finale versie/1.0
Datum: 24 mei 2019



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX AMERSFOORT
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document:	Nut en noodzaak parkeergarage Springweg
Ondertitel:	Nut en noodzaak parkeergarage Springweg
Referentie:	BG5910TPRP1905240930
Status:	1.0/Finale versie
Datum:	24 mei 2019
Projectnaam:	Visie Strosteeg
Projectnummer:	BG5910
Auteur(s):	Erik Groot Karsijn, Jelmer Droogsma

Opgesteld door:	Erik Groot Karsijn
Gecontroleerd door:	Jon van Dijk
Datum/Initialen:	9 mei 2019 / JvD
Goedgekeurd door:	
Datum/Initialen:	

Classificatie

Alleen voor intern gebruik

Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

1	**Inleiding**	**1**
1.1	Aanleiding	1
1.2	Vraag aan Royal HaskoningDHV	1
2	**Nut parkeergarage Springweg**	**2**
2.1	Bezetting Springweggarage	2
2.2	Motieven gebruik Springweggarage	3
2.3	Conclusies	5
3	**Noodzaak Springweggarage**	**6**
3.1	Ontwikkelingen parkeervrij maken Oudegracht	6
3.2	Bezetting alternatieve parkeerlocaties in omgeving	8
3.3	Beschikbaarheid alternatieven bij opheffen Springweg	9
3.4	Kosten parkeren alternatieve parkeerlocaties	9
3.5	Conclusies	10
4	**Planologische kaders bij sloop parkeergarage**	**11**
4.1	Planologisch-juridische kaders	11
4.2	Bestaande beleidskaders	11
5	**Conclusies**	**13**

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de Strosteeg 83 in Utrecht ligt de parkeergarage Springweg, met 409 parkeerplaatsen. Er is een aantal ontwikkelingen met betrekking tot deze parkeergarage:

- Er dienen zich diverse ruimtelijke initiatieven aan in het gebied rondom de parkeergarage.
- De erfpachtovereenkomst van de grond onder de parkeergarage loopt af in 2022.
- Gemeente heeft de ambitie uitgesproken om onder andere de nabijgelegen Oudegracht parkeervrij te maken.

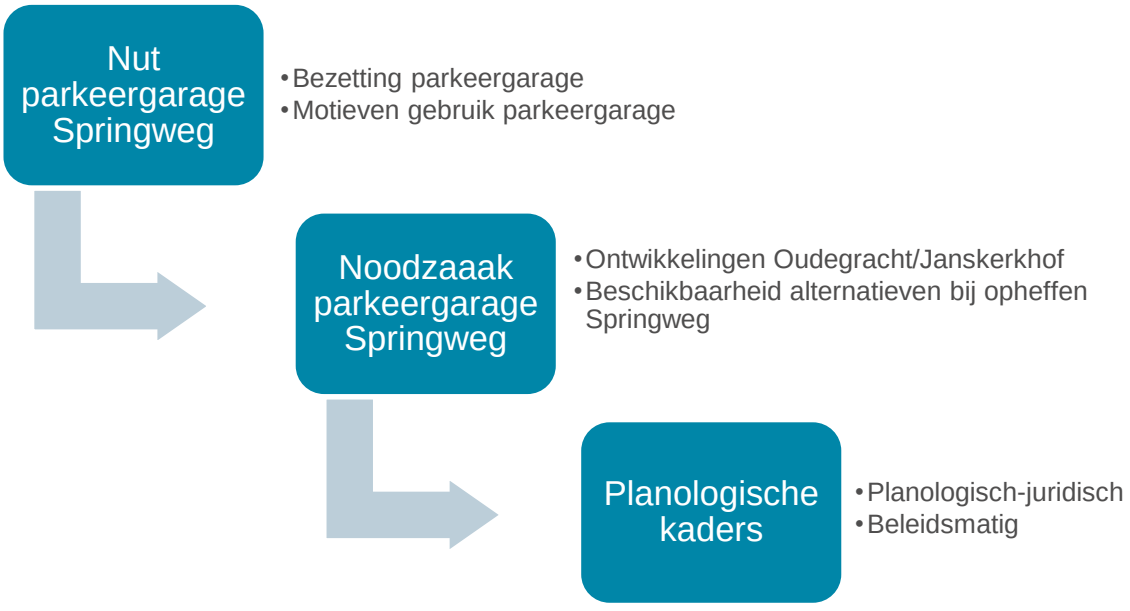
Dit is voor de gemeente reden om een samenhangende visie voor het gebied en garage te ontwikkelen, die als basis kan dienen voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Startpunt van deze visie is het verkrijgen van zicht op het nut en de noodzaak van de parkeergarage Springweg binnen het huidige verkeer- en parkeersysteem en de binnen de ambitie om de Oudegracht parkeervrij te maken.

1.2 Vraag aan Royal HaskoningDHV

Royal HaskoningDHV is gevraagd om een mobiliteitsonderzoek uit te voeren naar de mogelijkheden om de ambitie uit het coalitieakkoord om Oudegracht en Janskerkhof parkeervrij te maken. Parallel daaraan is de vraag voorgelegd om het nut en de noodzaak van de parkeergarage Springweg nader te onderzoeken. De vraag is tweeledig:

- Wat is de rol van de parkeergarage Springweg binnen het huidige systeem
- Wat is de mogelijke rol van de parkeergarage Springweg bij het parkeervrij maken van de Oudegracht

Om de vraag te beantwoorden zijn de volgende stappen doorlopen. De opbouw van voorliggende rapportage volgt deze stappen.



2 Nut parkeergarage Springweg

Dit hoofdstuk beschrijft het huidige gebruik van de parkeergarage Springweg, gebaseerd op bezettingscijfers en interviews.

2.1 Bezetting Springweggarage

Met behulp van de website http://openparking.nl/ is de bezetting van de parkeerplaatsen in de Springweggarage in maart 2019 achterhaald. De betrouwbaarheid van deze data kan niet worden gecontroleerd en moet zodoende met enige voorzichtigheid geïnterpreteerd te worden.

In Tabel 1 is voor een aantal tijdvensters op de werk- en weekenddag de gemiddelde bezetting weergegeven. De *gemiddelde* bezetting geeft een goed beeld van het normale gebruik van de parkeergarage.

Tabel 1: Gemiddelde bezetting Springweggarage (maart 2019).

		Werkdag		Weekenddag	
Periode	**Capaciteit**	**pp bezet**	**%**	**pp bezet**	**%**
Nacht 1-5	409	34	8%	53	13%
Ochtend 10-13	409	199	49%	207	51%
Middag 13-16	409	227	56%	260	64%
Avond 18-21	409	241	59%	204	50%

De Springweggarage wordt op alle dagen overdag en ’s avonds goed gebruikt. De gemiddelde bezetting schommelt tussen 50% en 60%, met als drukste moment de weekend middag (64% bezet). In de nacht wordt de garage weinig gebruikt. Op werkdagen is de bezetting in de nacht 8% en in het weekend 13%.

Het is ook zinvol om een beeld te krijgen van piekbelastingen, ofwel de *maximale* bezetting. Tabel 2 toont daarom een overzicht van de maximaal gemeten bezetting op een aantal tijdvensters op de werk- en weekenddag in maart 2019.

Tabel 2: Maximale bezetting Springweggarage (maart 2019).

		Werkdag		Weekenddag	
Periode	**Capaciteit**	**pp bezet**	**%**	**pp bezet**	**%**
Nacht 1-5	409	51	12%	88	22%
Ochtend 10-13	409	230	56%	255	62%
Middag 13-16	409	251	61%	292	71%
Avond 18-21	409	269	66%	228	56%

De hoogste bezetting in maart 2019 heeft plaatsgehad op een middag in het weekend. Toen waren 292 van de 409 parkeerplaatsen (71%) bezet.

Gedurende de hele week bedraagt de maximale parkeerdruk overdag en ’s avonds meer dan 50%. In de nachturen wordt de garage minder goed gebruikt, met een maximale bezetting van 12% op werkdagen en 22% in de weekenden. Dat impliceert dat de Springweggarage weinig door bewoners wordt gebruikt. De hogere bezetting in het weekend wordt vermoedelijk verklaard door gebruik door bezoekers van functies in de binnenstad (o.a. horeca en logies).

De maximale bezetting is ca. 5-10% hoger dan de gemiddelde bezetting. Er is dus geen sprake van grote piekbelastingen.

2.2 Motieven gebruik Springweggarage

Om nader inzicht te krijgen in de motieven van de gebruikers van de Springweggarage zijn tussen 28 maart en 4 april 2019 interviews met parkeerders gehouden tussen 8:00 en 16:00 uur. Verdeeld over deze tijdsperiode is in totaal met 102 parkeerders gesproken. Van deze mensen parkeerden er 99 op basis van een los ticket, 3 personen hadden een abonnement afgesloten.

In Figuur 1 zijn de antwoorden weergegeven op de vraag naar de belangrijkste reden om in de Springweggarage te parkeren.



Figuur 1: Antwoorden op de vraag: Wat is de belangrijkste reden dat u vandaag in deze garage parkeert?

Uit de antwoorden blijkt dat het grootste deel van de parkeerders een bezoeker is. Het gaat daarbij zowel om mensen die de functies in de binnenstad bezoeken (53%) als mensen die een zakelijke (19%) of privé (9%) afspraak hebben. Het aantal geïnterviewde bewoners (2%) is laag, maar dat wordt mogelijk onderschat omdat de interviews met name overdag zijn afgenomen.

Op de vraag waarom mensen voor de Springweggarage hebben gekozen waren meerdere antwoorden mogelijk. De gegeven antwoorden op deze vraag zijn te zien in Figuur 2.



Figuur 2: Antwoorden op de vraag: Waarom heeft u deze parkeergarage gekozen om te parkeren?

Uit de gegeven antwoorden blijkt dat veruit de belangrijkste reden is dat de garage dichtbij de bestemming ligt. Vrijwel niemand heeft geantwoord dat zij de garage goedkoop (0), goed bereikbaar (8) of fijn/prettig (4) vonden.

Ten slotte is de gebruikers gevraagd hoe lang zij denken te parkeren. De antwoorden op deze vraag zijn weergegeven in Figuur 3.



Figuur 3: Antwoorden op de vraag: Hoe lang denkt u hier vandaag te parkeren (of heeft u hier geparkeerd)?

Het gros van de bezoekers (77%) gebruikt de garage minder dan 4 uur, 23% van de gebruikers staat er langer dan 4 uur.

2.3 Conclusies

Uit open source data uit maart 2019 blijkt dat de 409 parkeerplaatsen in de Springweggarage zeven dagen per week overdag en ’s avonds goed wordt gebruikt.

- De gemiddelde bezetting schommelt tussen 50% en 60%, met als drukste moment de weekend middag (64% bezet).
- In de nacht wordt de garage weinig gebruikt met een gemiddelde bezetting van 8% op werkdagen tot 13% in het weekend.
- Er is geen sprake van grote piekbelastingen, de maximaal gemeten bezetting gedurende maart 2019 laat een kleine verhoging zien ten opzichte van de gemiddelde bezetting.

De betrouwbaarheid van deze data kan niet worden gecontroleerd. De gegevens moeten zodoende met enige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

Interviews met gebruikers geven inzicht in de motieven.

- Het gros van de gebruikers kiest voor de Springweggarage omdat deze dicht bij de bestemming ligt. Vrijwel niemand kiest voor de garage omdat deze prettig, goed bereikbaar of goedkoop is.
- Het grootste deel van de parkeerders is bezoeker (cultuur, winkelen, zakelijk, visite).
- Het aantal parkerende bewoners (2%) is laag, maar dat wordt waarschijnlijk onderschat omdat de interviews met name overdag zijn afgenomen. Op werkdagen in de nachturen staan er gemiddeld 34 voertuigen (8%) geparkeerd. Dat is nog steeds beperkt te noemen.

3 Noodzaak Springweggarage

Dit hoofdstuk beschrijft de huidige en toekomstige noodzaak van de parkeergarage Springweg, gebaseerd op bezettingscijfers.

3.1 Ontwikkelingen parkeervrij maken Oudegracht

Parallel aan de ontwikkelingen rondom Springweg/Strosteeg wordt een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om de Oudegracht en het Janskerkhof parkeervrij te maken. Het gaat om een totaal van 267 straatparkeerplaatsen die daarvoor opgeheven zouden moeten worden. Hoewel er formeel nog geen besluiten zijn genomen, wordt voor dit onderzoek aangenomen dat alle 267 parkeerplaatsen in de komende vijf jaar in fasen opgeheven gaan worden.

Alternatief vergunninghouders
Om het opheffen mogelijk te maken, is de meest kansrijke en effectieve maatregel om het maximale aantal uit te geven vergunningen middels natuurlijk verloop te verlagen. Aanvullend flankerend beleid zou erop gericht moeten zijn om (m.n. toekomstige) vergunninghouders te wijzen op de alternatieven. Die bestaan uit gebruik van OV/fiets, gebruik van een deelauto, parkeren op afstand (P+R) of parkeren in de gemeentelijke parkeergarages. De vraag is in hoeverre de parkeergarage Springweg hier ook een rol in kan (of moet) spelen. Daarvoor is allereerst een vergelijking gemaakt van de verschillende tarieven voor parkeervergunningen.

Tabel 3: Vergelijking tarieven vergunninghouders verschillende voorzieningen

Parkeerlocatie	Tarief per maand[1] (abonnement)
P straat binnenstad	€ 28,71
P gemeentelijk belanghebbenden	€ 90,65
P gemeentelijk openbaar	€ 160,07*
P Hoog Catharijne (P1-P6)	€ 255,55 - € 273,38
P Springweg	€ 273,38

** Voor vergunninghouders die hun straatparkeervergunning omruilen voor een plaats in een garage geldt het speciale tarief van € 90,65 per maand*

Tabel 3 toont dat de tarieven voor een parkeervergunning op straat liggen (veel) lager liggen dan de tarieven voor parkeren in een gemeentelijke garage. Tegelijkertijd is een abonnement in een gemeentelijke garage ook weer (veel) voordeliger dan in de garages rondom Hoog Catharijne / Springweg. Op basis van de huidige tarieven is het niet waarschijnlijk dat de Springweg een reeël alternatief vormt voor (het overgrote deel van) de vergunninghouders.

Het is denkbaar dat na aflopen van de erfpacht er nieuwe afspraken gemaakt worden, waardoor de tarieven voor gemeentelijke garages ook voor de Springweg gaan gelden. Daar komt bij dat de locatie van de garage voor een deel van de binnenstadsbewoners aantrekkelijk is. Bij elkaar maakt dat de garage tot een interessant alternatief voor bewoners en zakelijke vergunninghouders.

[1] *Prijs per maand, op basis van een jaarabonnement 7x24 uur, inclusief BTW.*

Tegelijkertijd zijn er op dit moment nog (minimaal) 103 parkeerplaatsen in de belanghebbenden- en gemeentelijke parkeergarages gereserveerd voor overloop van vergunninghouders (zie Tabel 4), welke op dit moment nog niet worden gebruikt. In combinatie met de overige flankerende maatregelen betekent dit dat de Springweggarage niet noodzakelijk is om de overloop voor vergunninghouders te faciliteren.

Tabel 4: Ruimte in belanghebbenden- en gemeentelijke parkeergarages.

Garage	Gereserveerde plaatsen
Jan Meyenstraat	21
Tuinstraat	5
Wolvenplein	8
Grifthoek	19*
Kop van Lombok	10
Vaartse Rijn	20*
Kruisstraat	20
Totaal	**103**

** Betreft de huidige 'werkaantallen'. In de praktijk is hier meer ruimte te maken.*

Alternatief niet-vergunninghouders

Voor niet-vergunninghouders zijn na opheffing nog straatparkeerplaatsen en parkeergarages in de omgeving beschikbaar, of men kan gebruik maken van parkeren op afstand (P+R). Het aantal parkeerplaatsen dat aan de Oudegracht zuid opgeheven gaat worden, bedraagt 134. In de periode 4 t/m 16 december 2018 is de parkeerdruk op deze straten gemeten. Dit is een drukke(re) periode, waardoor de resultaten een worst-case inzicht bieden. Tevens is op rayonniveau bekend welk deel van de bezetting is veroorzaakt door verkoop van losse tickets. In rayon Nieuwegracht is het aandeel bezoekers hoger dan in rayon Springweg. Aangezien de Oudegracht zuid op de grens van beide rayons ligt, is het gemiddelde aantal bezoekers voor beide rayons berekend. Door de bezetting te vermenigvuldigen met het aandeel bezoekers ontstaat bij benadering een beeld van het bezoekers parkeren aan de Oudegracht zuid, zoals weergegeven in Tabel 5.

Tabel 5: Parkeerbezetting o.b.v. losse tickets Oudegracht zuid (bij benadering).

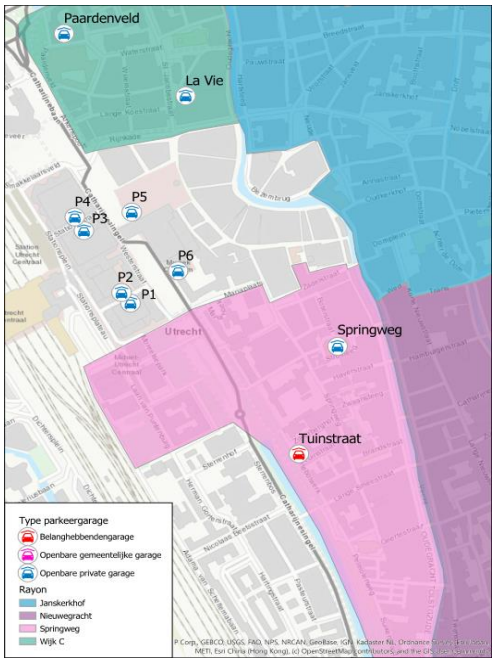
	Bezoekers parkeren Oudegracht zuid	
Werkdag nacht 1-5	1	0%
Werkdag ochtend 10-13	34	25%
Werkdag avond 18-21	19	14%
Weekenddag middag 13-16	17	12%

Wat betreft loopafstand ligt de parkeergarage Springweg zeer gunstig. Er is tevens voldoende restcapaciteit aanwezig, waardoor de garage een rol kan spelen als overloop voor het huidige bezoekersparkeren aan de Oudegracht zuid.

3.2 Bezetting alternatieve parkeerlocaties in omgeving

Aan de westzijde van het centrum zijn diverse parkeervoorzieningen gelegen. Figuur 4 toont een overzicht van de verschillende parkeervoorzieningen in de omgeving.

- Aan de westzijde van de Catharijnesingel liggen parkeergarages P1 t/m P4 Hoog Catharijne, met in totaal 1.518 parkeerplaatsen.
- Aan de Catharijnesingel ligt de in 2015 geopende parkeergarage P5 Vredenburg met 1.174 parkeerplaatsen.
- Aan de Rijnkade ligt bovendien de parkeergarage P6 Rijnkade met 368 parkeerplaatsen.
- De parkeervoorziening Tuinstraat is een besloten voorziening, alleen bedoeld voor vergunninghouders.



Figuur 4: Parkeervoorzieningen rondom Springweg.

De parkeergarages die het dichtste bij de Springweggarage liggen zijn P6, P1 en P2.

Voor de parkeergarages P1 t/m P6 is met behulp van de website http://openparking.nl/ de bezetting in maart 2019 achterhaald. De betrouwbaarheid van deze data kan niet worden gecontroleerd en moet zodoende met enige voorzichtigheid geïnterpreteerd te worden.

Tabel 6 toont de beschikbare restcapaciteit in de dichtstbijzijnde parkeergarages P6, P1 en P2. Daarbij wordt uitgegaan van:

- De maximaal (niet gemiddeld) gemeten parkeerdruk in de hele maand maart 2019.
- Een theoretisch maximaal wenselijke bezetting van 80%[2].

Tabel 6: Beschikbare restcapaciteit dichtstbijzijnde parkeergarages.

	Restcapaciteit P6	Restcapaciteit P1	Restcapaciteit P2
Werkdag nacht 1-5	287	244	235
Werkdag ochtend 10-13	258	42	127
Werkdag avond 18-21	272	173	200
Weekenddag middag 13-16	280	145	194

Parkeergarage P6 Rijnkade is vanwege werkzaamheden al enige tijd moeilijk bereikbaar, wat is terug te zien in een zeer lage bezetting. Het is wel de meest nabij gelegen parkeergarage ten opzichte van (grote delen van) de Oudegracht zuid en parkeergarage Springweg. Ook in parkeergarages P1 en P2 blijven veel parkeerplaatsen onbenut. Op de werkdag ochtend is de bezetting nog het hoogst, wat erop duidt dat de garages vooral worden gebruikt door werknemers.

[2] *De maximaal wenselijke bezetting van 80% wordt ontleend aan de Nota Parkeernormen Fiets en Auto (Gemeente Utrecht, 2013). In paragraaf 5.2.2 wordt gesteld dat een ontwikkelaar minder parkeerplaatsen dan de norm mag realiseren wanneer wordt aangetoond dat er op andere wijze in de nodige parkeerruimte wordt voorzien. De parkeerdruk in de directe omgeving dient op het maatgevende moment in de week onder de 80% te blijven.*

Naast deze parkeergarages blijven er ook in de overige garages in het gebied (P3 t/m P5) veel parkeerplaatsen onbenut.

3.3 Beschikbaarheid alternatieven bij opheffen Springweg

In de visievorming voor de Strosteeg zijn er ook scenario's denkbaar waarin de parkeergarage Springweg wordt gesloopt en de locatie een geheel nieuwe invulling krijgt. Vraag is in hoeverre er in de omgeving alternatieven beschikbaar zijn voor de parkeergarage Springweg, rekening houdend met de ontwikkelingen van parkeervrij maken van de Oudegracht zuid.

Tabel 7 toont een overzicht van de op te vangen parkeervraag versus de beschikbare restcapaciteit. Daarbij bestaat de op te vangen parkeervraag uit a) de maximale bezetting van de parkeergarage Springweg en b) de parkeerbezetting Oudegracht zuid o.b.v. losse tickets. De beschikbare restcapaciteit voor P6, P1 en P2 is gebaseerd op een theoretisch maximaal wenselijke bezetting van 80%, minus de maximaal gemeten bezetting in de maand maart 2019.

Tabel 7: Vergelijking bezetting Springweggarage & Oudegracht zuid, versus de beschikbaar restcapaciteit in P6 en P2.

	Bezetting Springweg & Oudegracht zuid	Restcapaciteit P6	Restcapaciteit P2
Werkdag nacht 1-5	52	287	235
Werkdag ochtend 10-13	264	258	127
Werkdag avond 18-21	288	272	200
Weekenddag middag 13-16	309	280	194

Uit de tabel valt op te maken dat parkeergarage P6 al bijna voldoende restcapaciteit biedt om de parkeervraag van Oudegracht zuid en Springweg op te vangen. Voor het restant is er meer dan voldoende ruimte aanwezig in parkeergarages P1 en P2. Er zijn dus alternatieven beschikbaar in de omgeving om de parkeervraag van de Springweggarage op te vangen.

3.4 Kosten parkeren alternatieve parkeerlocaties

Er is een vergelijking gemaakt van de parkeerkosten, die bezoekers moeten betalen bij de verschillende parkeervoorzieningen in en rond de Springweg.

Tabel 8: Tariefstructuur parkeerlocaties in omgeving

Parkeerlocatie	Tarief per uur (los ticket)
P1-P4 Hoog Catharijne	€ 3,35
P5 Vredenburg, P6 Rijnkade	€ 4,30
P Springweg	€ 4,80
Straatparkeren binnenstad	€ 5,35

Voor het parkeren op straat moet het meest worden betaald. Van de parkeergarages is de Springweg de duurste voorziening, de tarieven voor P1 t/m P6 liggen lager. Verwijzing naar andere locaties leidt zodoende niet tot hogere kosten voor bezoekers. Ook voor bewoners zijn de gemeentelijke garages qua tariefstructuur voordeliger dan de garage Springweg

3.5 Conclusies

De gemeente heeft de ambitie om de komende jaren o.a. 134 parkeerplaatsen aan de Oudegracht zuid op te heffen. Op basis van de huidige commerciële tarieven is het niet waarschijnlijk dat de Springweg een reeël alternatief vormt voor (het overgrote deel van) de vergunninghouders. Op basis van gemeentelijke tarieven zou de garage – ook vanwege de gunstige ligging – wel een interessant alternatief kunnen vormen voor vergunninghouders. Tegelijkertijd is er op dit moment nog veel ongebruikte ruimte in de gemeentelijke garages, waardoor de Springweggarage niet noodzakelijk is om de overloop voor vergunninghouders te faciliteren.

Vanwege de gunstige ligging en beschikbare restcapaciteit kan de parkeergarage Springweg wél een rol spelen als overloop voor het huidige bezoekersparkeren aan de Oudegracht zuid.

Uitgaande van een theoretisch maximaal wenselijke bezetting van 80% is de restcapaciteit in de dichtstbijzijnde parkeergarage P6 bijna voldoende om als overloop te dienen voor zowel het huidige gebruik van de parkeergarage Springweg als het bezoekersparkeren op de Oudegracht zuid. Voor het restant is er meer dan voldoende ruimte beschikbaar in parkeergarages P1 en P2. Er zijn dus alternatieven beschikbaar in de omgeving om de parkeervraag van de Springweggarage op te vangen. Verwijzing naar andere locaties leidt niet tot hogere (parkeer)kosten voor de gebruiker.

4 Planologische kaders bij sloop parkeergarage

Binnen de visievorming voor de omgeving Springweg/Strosteeg zijn er scenario's waarin de parkeergarage Springweg wordt gesloopt en de locatie een geheel nieuwe invulling krijgt. Dit hoofdstuk beschrijft de planologisch-juridische kaders en aandachtspunten.

4.1 Planologisch-juridische kaders

Als er door de gemeente in de afgelopen jaren geen ruimtelijke ontwikkelingen aanvaardbaar zijn geacht vanwege de (expliciete) aanwezigheid van de parkeergarage Springweg, dan zijn er op voorhand geen planologisch-juridische kaders die sloop van de parkeergarage Springweg onmogelijk maken. Het eventuele besluit om te slopen vindt zijn oorsprong in 'gewijzigde inzichten'. Wel zijn er aandachtspunten.

Zorgvuldige motivering
Het besluit dient zorgvuldig gemotiveerd te worden. In een gedegen ruimtelijke onderbouwing kan beargumenteerd worden, waarom deze ontwikkeling wenselijk is. Gedacht kan worden aan verbetering van ruimtelijke kwaliteit, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid. Tegelijkertijd dienen de verschillende (bijvoorbeeld economische) belangen zorgvuldig afgewogen te worden.

Passend binnen bestaande beleidskaders
Een besluit om de parkeergarage te slopen is nog beter te rechtvaardigen, wanneer het past binnen vastgestelde beleidskaders en -doelstellingen.

Effecten nieuwe ontwikkeling
Een nieuwe invulling van de locatie leidt tot nieuwe (milieu)effecten. Deze dienen meegewogen te worden in het besluit. Voor wat betreft verkeer en parkeren gaat het dan om de eventuele parkeervraag en verkeersaantrekkende werking en effecten t.a.v. geluid en luchtkwaliteit.

4.2 Bestaande beleidskaders

Eén van de aandachtspunten bij een eventuele sloop is dat het dient te passen binnen bestaande beleidskaders. De Nota Parkeernormen Fiets en Auto (Gemeente Utrecht, 2013) beschrijft de kaders van de gemeente bij nieuwe ontwikkelingen (sloop/nieuwbouw en/of functiewijziging).

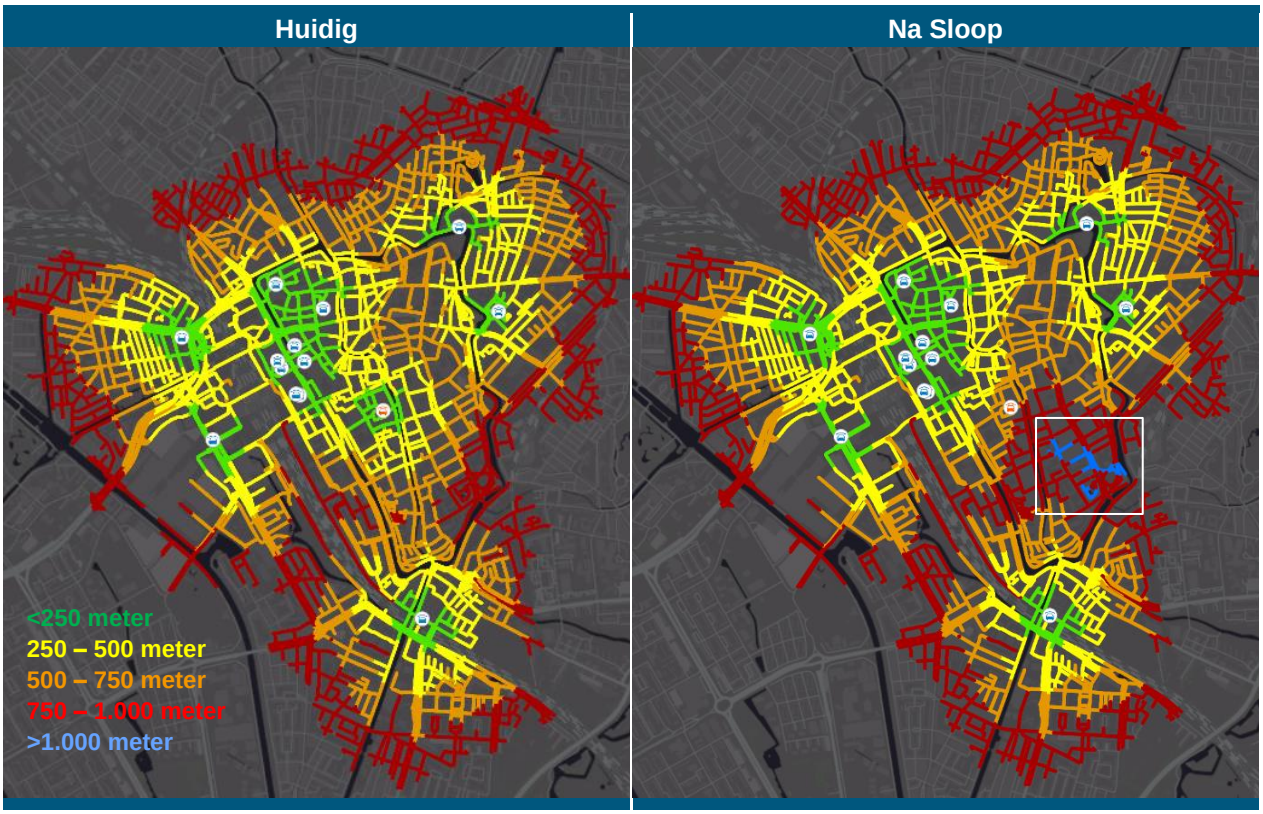
Parkeernormen
De parkeernormen zijn niet van toepassing op de parkeergarage als zelfstandige functie. De parkeergarage voorziet in de parkeerbehoefte van andere functies; voorliggend rapport beschrijft de noodzaak van de parkeergarage in relatie tot deze parkeerbehoefte van andere functies.

Loopafstanden
Een andere maat die in de Nota Parkeernormen wordt genoemd zijn de (maximale) loopafstanden, als maat voor de situering van parkeerplaatsen ten opzichte van functies. De loopafstand is afhankelijk van het motief: in de binnenstad (zone A1) bedraagt deze 1.000 meter, niet-hemelsbreed (kortste looproute over de openbare weg vanaf de ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of de ingang van de parkeervoorziening)[3].

[3] *In maart 2019 is er een Addendum Nota parkeernormen fiets en auto vastgesteld. Daarin wordt het mogelijk gemaakt om onder voorwaarden parkeren buiten loopafstanden te realiseren. De mogelijkheid is echter alleen toepasbaar op nieuwe, ruimtelijke ontwikkelingen en dus niet op loopafstanden tussen bestaande functies en bestaande parkeervoorzieningen.*

.

Figuur 5 toont de loopafstanden vanuit de openbare parkeergarages naar delen van de binnenstad, in de huidige situatie en na eventuele sloop van de parkeergarage Springweg.



Figuur 5: Loopafstanden vanuit parkeergarages naar delen van de binnenstad, huidig en na sloop parkeergarage Springweg

In zone A1 en A2 hanteert de gemeente 1.000 meter als maximale loopafstand voor bezoekers. Uit de figuur valt op te maken dat een klein aantal straten in het zuidoostelijke deel van de binnenstad, na eventuele sloop van de parkeergarage Springweg niet meer bereikbaar is binnen 1.000 meter loopafstand vanuit een openbare parkeergarage. Het betreft delen van de Lange Nieuwstraat, Nieuwegracht, Servaasbolwerk en tussenliggende straten. Het Universiteitsmuseum en het museum/sterrenwacht Sonnenborgh zijn wel binnen 1.000 meter bereikbaar.

In de praktijk zijn er wel straatparkeerplaatsen in de omgeving aanwezig, waardoor er strikt bezien aan het beleidskader wordt voldaan. Tegelijkertijd toont het aan dat met name het zuidoostelijke deel van de binnenstad minder goed wordt bediend door de bestaande garages. Het valt te overwegen om aanvullende maatregelen te onderzoeken. Mogelijke oplossingen liggen in verbeteren van looproutes of parkeren bij het Spoorwegmuseum en/of belanghebbendengarages in de ABC straat en Tuinstraat.

5 Conclusies

De parkeergarage Springweg wordt goed gebruikt, met name door werknemers en bezoekers. Er zijn weinig bewoners die gebruik maken van de parkeergarage. Het voornaamste argument om de garage te gebruiken is de gunstige ligging. De parkeergarage voorziet dus duidelijk in een behoefte en heeft zodoende een functie in het parkeersysteem.

Tegelijkertijd blijkt dat er nog voldoende ruimte aanwezig is in de gemeentelijke parkeergarages (m.n. een alternatief voor vergunninghouders) en de nabijgelegen parkeergarages P1 t/m P6 (m.n. een alternatief voor bezoekers), ook wanneer er tegelijkertijd straatparkeerplaatsen op de Oudegracht zuid worden opgeheven. Wat betreft aantallen parkeerplaatsen is de parkeergarage Springweg dus niet noodzakelijk.

De data over parkeerbezetting in de openbare parkeergarages (P1 t/m P6 en Springweg) zijn afkomstig van een openbare bron (http://openparking.nl). De betrouwbaarheid van deze data kan op dit moment niet worden vastgesteld, een nadere controle en verificatie is wenselijk.

Herbestemming van de locatie lijkt dus mogelijk. Op basis van ‘gewijzigd inzicht’ zijn er op voorhand geen planologisch-juridische beperkingen. Wel dient er een zorgvuldige afweging van effecten en belangen plaats te vinden. Vanuit verkeerskundig oogpunt vormen de (in gemeentelijk beleid gestelde) maximale loopafstanden een aandachtspunt. Met name delen van de zuidoostelijke binnenstad wordt minder goed bediend door de bestaande parkeergarages. Aanvullend onderzoek is wenselijk.

Economische impactanalyse Springweggarage Utrecht



BRO
Ruimte | om *in* te leven

Colofon

Titel rapport
Economische Impactanalyse
Springweggarage Utrecht

Datum
22 januari 2020

Projectnummer
P02112

BRO
Projectleider
FW
Projectteam
BZe

Bron Kaft
BRO

BRO
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl
www.bro.nl



Inhoudsopgave

1 Samenvatting 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Belang 3
1.3 Centrale vraag 3
1.4 Onderzoeksgebied 3
1.5 Methode 3
1.6 Conclusie 4
1.7 Aanbevelingen 4
1.8 Leeswijzer rapport 4

2 Onderzoeksgebied 5
2.1 Aanbod deelgebied Noord (300m) 6
2.2 Aanbod deelgebied Zuid (500m) 7
2.3 Deelgebieden binnen onderzoeksgebied 8

3 Desk Research 9
3.1 Algemeen 9
3.2 Conclusies en aanbevelingen desk research 9

4 Ondernemersenquête 10
4.1 Belangrijkste bevindingen 10

5 Bezoekersenquête 11
5.1 Belangrijkste bevindingen 11

6 Conclusie 12

7 Aanbevelingen 13

Bijlage A 14
Ontwikkeling aanbod 14
Verzorgingsprofiel deelgebieden 15
Beleidsanalyse 19

Bijlage B 21
Respons 21
Bereikbaarheid 22
Herkomst 24
Vestigingsplaats 25
Kwaliteiten & Knelpunten 25
Effecten & Aanbevelingen Springweggarage 26

Bijlage C 27
Respons 27
Vervoersmiddel auto 29
Overig vervoer 30
Bezoekmotief 30
Frequentie bezoek 32

Bijlage D 33

1 Samenvatting

1.1 Aanleiding

In de gemeente Utrecht speelt momenteel de discussie over de toekomst van parkeergarage Springweg. De parkeergarage is verouderd en de bereikbaarheid ervan is matig. Voor de toekomst overweegt de gemeente Utrecht drie scenario's. Hierbij wenst de gemeente van elk scenario de economische impact inzichtelijk te krijgen. In onderhavige analyse is de economische impact van het scenario 'Slopen' onderzocht. Tevens is onderhavige analyse uitgevoerd in het licht van de mogelijke optie om de Oudegracht autovrij te maken. De vraagstelling in deze analyse is gericht op het verdwijnen van de parkeergarage en de mogelijke impact daarvan op de bedrijven in de omgeving.

De eventuele sloop van de parkeergarage zorgt voor verschillende effecten op bedrijven in de directe omgeving. De behoefte aan parkeervoorzieningen is sterk afhankelijk van de aard van de bedrijvigheid. Sommige typen bedrijven hebben behoefte aan parkeren in de nabijheid vanwege gericht bezoek of halen/brengen van producten. Andere bedrijven hebben behoefte aan verblijfskwaliteit en beleving in de omgeving. Dit type bedrijvigheid heeft meer behoefte aan ruimte voor de voetganger. De acceptatie van loopafstanden verschilt dan ook sterk per type bedrijf.

1.2 Belang

Onderhavige analyse vormt een van de onderleggers voor de bestuurlijke afweging om wel of niet te kiezen voor scenario 'sloop'.

1.3 Centrale vraag

In deze analyse staat het scenario van een mogelijke sloop van de Springweggarage centraal. In onderhavige analyse wordt een antwoord ge Door een focus te leggen op de groep die van deze modaliteiten gebruik maakt, kunnen nieuwe consumenten naar het onderzoeksgebied worden getrokken. Een goede looproute vanaf Hoog Catharijne naar de Mariaplaats zou zo'n stimulans zijn. Een andere manier om meer consumenten te trekken die in mindere mate afhankelijk zijn van de auto is door beter aan te sluiten op het kernwinkelgebied. Dit kan door de Gaardbrug beter bij de routing te betrekken.
Het gebied maakt een transitie door waarbij het steeds meer aansluiting krijgt bij het kernwinkelgebied en de toevoer van bezoekersstromen vanuit Utrecht CS, parkeerlocaties Jaarbeurs (via Moreelsebrug) en parkeerlocaties Hoog Catharijne belangrijke voedingsbronnen zijn. Inzetten op routing (bijv. via Maartensbrug) en verbetering van de inrichting van de openbare ruimte, gericht op de voetganger kan (op termijn) het belang van de parkeergarage Springweg voor de ondernemers in het gebied verder doen afnemen. Voor de bezoeker zijn de alternatieven al in ruimte mate voorhanden (openbaar vervoer, fiets, te voet, parkeren elders).
geven op de volgende onderzoeksvraag:

Wat is de economische impact van het slopen van de Springweggarage op ondernemers?

1.4 Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied is op basis van maximale loopafstand afgebakend. Voor het deel ten noorden is de maximale afstand bepaald op 300 meter, voor het zuidelijke deel is de afstand bepaald op 500 meter. Het aanbod aan parkeergarages is ten noorden van de Springweggarage een stuk groter, waardoor de mogelijke sloop van de parkeergarage voor een kleiner gebied effect zal hebben dan voor het gebied ten zuiden van de parkeergarage. De dichtstbijzijnde parkeergarage in het zuidelijke gebied is bij station Leidsche Vaart. In figuur 1 is het onderzoeksgebied weergeven.

Het onderzoeksgebied is vervolgens opgeknipt in 9 deelgebieden, aangezien het aannemelijk is dat de effecten bij een eventuele sloop van de Springweggarage verschillen per straat[1].

1.5 Methode

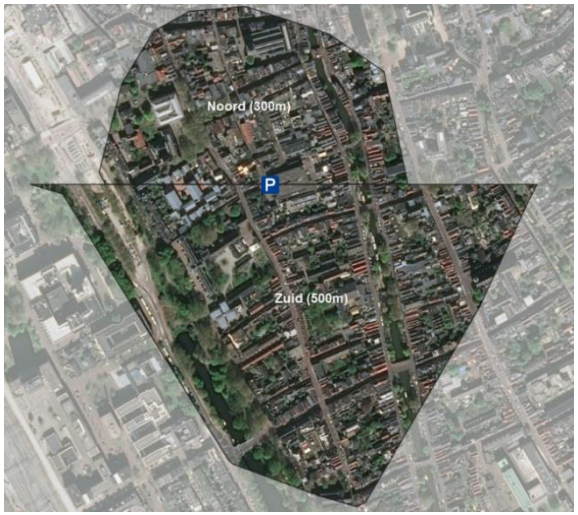
Dit onderzoek is voorzien van een drieledige aanpak. Het eerste deel betreft een desk research. Hierbij zijn het aanbod en de ontwikkelingen van alle publieksgerichte voorzieningen in kaart gebracht, zijn beoordelingen gemaakt van het verzorgingsprofiel van bedrijven per deelgebied en is een korte beleidsanalyse uitgevoerd. Op basis van het desk research zijn een aantal overwegingen opgesteld die betrekking hebben op het al dan niet slopen van de Springweggarage en de impact op de bedrijven.
Het tweede deel van de analyse is een ondernemersenquête, waarbij de belangrijkste bevindingen van ondernemers in relatie tot de parkeergarage inzichtelijk zijn gemaakt. De volgende thema's zijn in dit deel van de analyse aan bod gekomen:

- Betrokkenheid ondernemers;
- Type winkelstraten;
- Bereikbaarheid;
- Herkomst bezoekers;
- Kenmerken vestigingsplaats;
- Rol gemeente;

[1] De deelgebieden zijn: Zadelstraat, Springweg-Noord, Springweg-Zuid, Lijnmarkt, Oudegracht (links), Oudegracht (rechts), Lange Smeestraat, Mariaplaats/Mariastraat en overig. In figuur 6 zijn de deelgebieden op een kaart weergegeven.

- Belang Springweggarage;
- Aanbevelingen vanuit ondernemers.

Figuur 1. Onderzoeksgebied



Het derde deel van de analyse is een bezoekersenquête die in het onderzoeksgebied is verspreid. De vragen in deze enquête hebben betrekking op mobiliteit en bezoekgedrag van bezoekers aan de Utrechtse binnenstad. Het veldwerk heeft op donderdag 14 november en zaterdag 16 november.

1.6 Conclusie

Uit het drietal analyses kan worden geconcludeerd dat een mogelijke sloop van de Springweggarage wel negatieve financiële gevolgen heeft voor de ondernemers, maar dat de impact naar verwachting beperkt zal zijn. Het zijn voornamelijk consumenten die meer geld besteden die ervoor kiezen om uit gemak de auto in de nabijheid van de winkel te parkeren. Daarbij is geconcludeerd dat het grote merendeel van de publieksgerichte voorzieningen gericht zijn op de lokale bevolking of bedienen ze een nichedoelgroep. De laatste doelgroep is over het algemeen bereid om een langere afstand af te leggen. Dat ze in de toekomst iets langer moeten lopen om bij een specialistische winkel te komen, zal naar verwachting nauwelijks effect hebben op het aantal klanten.

Uit de bezoekersenquête blijkt dat veruit de meerderheid andere modaliteiten gebruiken (OV, fiets of te voet). Het openbaar vervoer en de fietsenstalling worden positief beoordeeld.

1.7 Aanbevelingen

Door een focus te leggen op de groep die van deze modaliteiten gebruik maakt, kunnen nieuwe consumenten naar het onderzoeksgebied worden getrokken. Een goede looproute vanaf Hoog Catharijne naar de Mariaplaats zou zo'n stimulans zijn. Een andere manier om meer consumenten te trekken die in mindere mate afhankelijk zijn van de auto is door beter aan te sluiten op het kernwinkelgebied. Dit kan door de Gaardbrug beter bij de routing te betrekken.
Het gebied maakt een transitie door waarbij het steeds meer aansluiting krijgt bij het kernwinkelgebied en de toevoer van bezoekersstromen vanuit Utrecht CS, parkeerlocaties Jaarbeurs (via Moreelsebrug) en parkeerlocaties Hoog Catharijne belangrijke voedingsbronnen zijn. Inzetten op routing (bijv. via Maartensbrug) en verbetering van de inrichting van de openbare ruimte, gericht op de voetganger kan (op termijn) het belang van de parkeergarage Springweg voor de ondernemers in het gebied verder doen afnemen. Voor de bezoeker zijn de alternatieven al in ruimte mate voorhanden (openbaar vervoer, fiets, te voet, parkeren elders).

Bij een mogelijke sloop van de parkeergarage is het van belang om ondernemers ruimschoots voor aanvang van de sloopactiviteiten te informeren, zodat de lokale bedrijvigheid hierop kan anticiperen en mogelijke negatieve effecten tot een minimum kan beperken. In het kader van het mogelijk weren van autoverkeer en parkeervoorzieningen, zoals de mogelijke optie om de Oudegracht autovrij te maken, is een uitstekende bewegwijzering naar belangrijke parkeergarages en OV-knooppunten essentieel om bezoekers die met de auto of het openbaar vervoer naar de binnenstad komen te bedienen. In het licht van het mogelijk autovrij maken van de Oudegracht zou de Springweggarage mogelijkerwijs kunnen dienen als opvanglocatie.

1.8 Leeswijzer rapport

De structuur van dit rapport is parallel aan de drieledige aanpak die bij de methode is beschreven. De opbouw van het rapport is als volgt:

- In hoofdstuk 2 is de Springweggarage kort beschreven, zijn de parkeervoorzieningen in de Utrechtse binnenstad weergegeven en is kort ingegaan het aanbod publieksgerichte voorzieningen in de deelgebieden Noord (300m) en Zuid (500m);
- In hoofdstuk 3 staan de belangrijkste bevindingen en conclusies van het desk research;
- In hoofdstuk 4 staan de belangrijkste bevindingen en conclusies van de ondernemersenquête;
- In hoofdstuk 5 staan de belangrijkste bevindingen en conclusies van de bezoekersenquête;
- In hoofdstuk 6 zijn de drie bovengenoemde analyseonderdelen samengebracht en wordt de onderzoeksvraag in een algemene conclusie beantwoord;
- In bijlage 1 staat de uitwerking van de analyses die in het desk research zijn uitgevoerd;
- In bijlage 2 staat de uitwerking van de ondernemersenquête, waarbij per thema de resultaten zijn beschreven;
- In bijlage 3 staat de uitwerking van de bezoekersenquête, waarbij de resultaten van alle vragen die in de enquête aan bod kwamen, zijn beschreven en geanalyseerd.

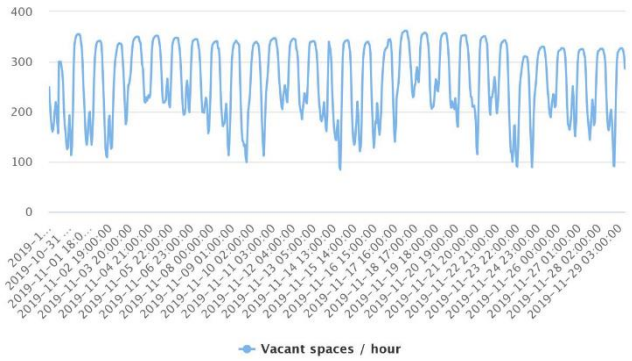
2 Onderzoeksgebied

De Springweggarage is gelegen in de binnenstad van Utrecht. De garage is te bereiken via de Mariaplaats en de eenrichtingsweg Springweg. Het ligt verscholen achter panden met een woon- en/of detailhandelsfunctie. De garage ziet er relatief gedateerd uit.

In de absolute nabijheid zijn er geen andere parkeervoorzieningen met een capaciteit die vergelijkbaar zijn met de Springweggarage. Ten noorden van de Springweg liggen in Hoog Catharijne de dichtstbijzijnde parkeergarages, ten zuiden van de Springweg is dit de parkeergarage bij station Vaartsche Rijn. In figuur 3 zijn alle grotere parkeervoorzieningen in of nabij de binnenstad weergegeven.

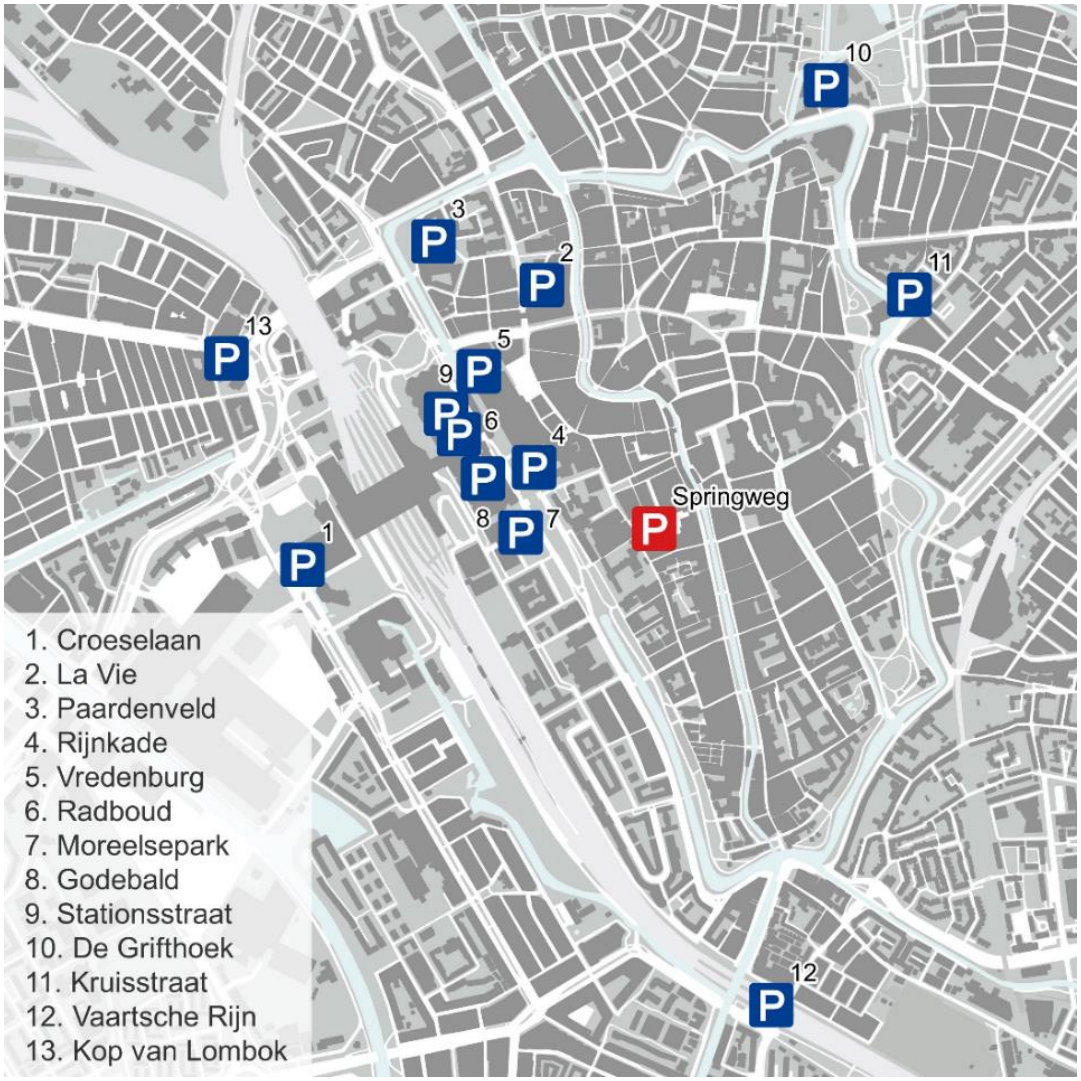
De Springweg heeft een capaciteit van 409 parkeerplaatsen. In de periode 29 oktober 2019 - 29 november 2019 staan er gemiddeld 147 auto's geparkeerd (inclusief nachten). De hoogste bezetting in deze periode is 332 (ca. 81%). In figuur 2 is de bezettingsgraad van de periode 29 oktober 2019 – 29 november 2019 weergegeven.

Figuur 2. Bezetting Springweggarage 29 oktober 2019 – 29 november 2019[2]



[2] Bron: Openparking.com

Figuur 3. Grotere parkeervoorzieningen in en nabij de binnenstad van Utrecht

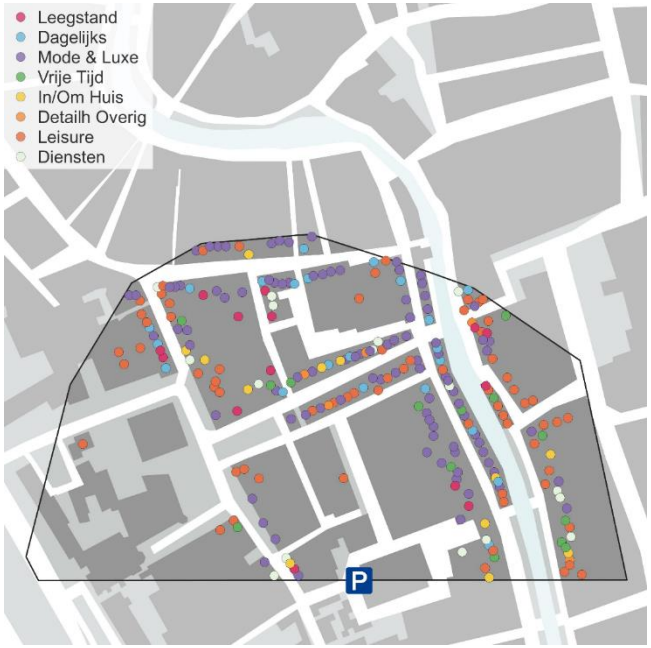


2.1 Aanbod deelgebied Noord (300m)

Het onderzoeksgebied ten noorden van de parkeergarage omvat in totaal 244 vestigingen met publieke bedrijvigheid. Hiervan staan 14 vestigingen leeg (circa 6%). 22 vestigingen behoren tot de groep Dagelijkse Artikelen (circa 9%), 125 vestigingen tot de groep Niet-dagelijkse Artikelen (circa 51%), 67 vestigingen behoren tot de groep Leisure (circa 27%) en 16 vestigingen horen bij de groep Diensten (7%). De groepen Mode & Luxe en Leisure vormen veruit de grootste groepen. Winkels in de groep Mode & Luxe zijn voornamelijk aan de Steenweg, Lijnmarkt en Zadelstraat gevestigd. Deze straten behoren tot het kernwinkelgebied van Utrecht. De belangrijkste Leisure-concentraties liggen rondom de Mariaplaats en Donkere Gaard.

De grootste groep is Mode & Luxe. Van de 94 voorzieningen in deze groep, behoren 53 voorzieningen tot de hoofdbranche Kleding & Mode. Dit is de grootste hoofdbranche in het onderzoeksgebied (noord) en vormt circa 22% van het totale winkelaanbod. Horeca is met 60 voorzieningen veruit de grootste hoofdbranche binnen de groep Leisure

Figuur 4. Publieksgerichte voorzieningen deelgebied Noord (300m)



Tabel 1: Publieksgerichte voorzieningen deelgebied Noord 300m (Locatus)

Groep	Aantal vestigingen	Totaal WVO (m²)	Gemiddeld WVO (m²)
Leegstand	14	1.215	87
Mode & Luxe	22	1.116	51
Vrije Tijd	94	8.941	95
In/Om Huis	14	1.082	77
Detailhandel Overig	12	2.136	178
Leisure	5	372	74
Diensten	67	6.475	97
Totaal	**16**	**992**	**62**



2.2 Aanbod deelgebied Zuid (500m)

Het onderzoeksgebied ten noorden van de parkeergarage omvat in totaal 244 vestigingen met publieke bedrijvigheid. Hiervan staan 14 vestigingen leeg (circa 6%). 22 vestigingen behoren tot de groep Dagelijkse Artikelen (circa 9%), 125 vestigingen tot de groep Niet-dagelijkse Artikelen (circa 51%), 67 vestigingen behoren tot de groep Leisure (circa 27%) en 16 vestigingen horen bij de groep Diensten (7%). De groepen Mode & Luxe en Leisure vormen veruit de grootste groepen. Winkels in de groep Mode & Luxe zijn voornamelijk aan de Steenweg, Lijnmarkt en Zadelstraat gevestigd. Deze straten behoren tot het kernwinkelgebied van Utrecht. De belangrijkste Leisure-concentraties liggen rondom de Mariaplaats en Donkere Gaard.

Leisure vormt de grootste groep in het zuidelijke onderzoeksgebied. Ruim 80% van deze groep bestaat uit de branche Horeca (22 vestigingen). Verder is de branche Ambacht goed vertegenwoordigd. Het betreft voornamelijk galerieën en boetiekjes. Het gebied kenmerkt zich door voorzieningen met een uniek karakter en weinig formuleketens. Tot de branche Detailhandel Overig behoren ook de tweedehands winkels die nadrukkelijk aanwezig zijn in het zuidelijke onderzoeksgebied.

Figuur 5. Publieksgerichte voorzieningen deelgebied Zuid (500m)



Tabel 2: Publieksgerichte voorzieningen deelgebied Zuid 500m (Locatus)

Groep	Aantal vestigingen	Totaal WVO (m²)	Gemiddeld WVO (m²)
Leegstand	1	36	36
Mode & Luxe	19	1.084	57
Vrije Tijd	8	1.529	191
In/Om Huis	3	169	56
Detailhandel Overig	12	1.570	131
Leisure	27	2.837	105
Diensten	18	897	50
Totaal	**88**	**8.122**	**92**

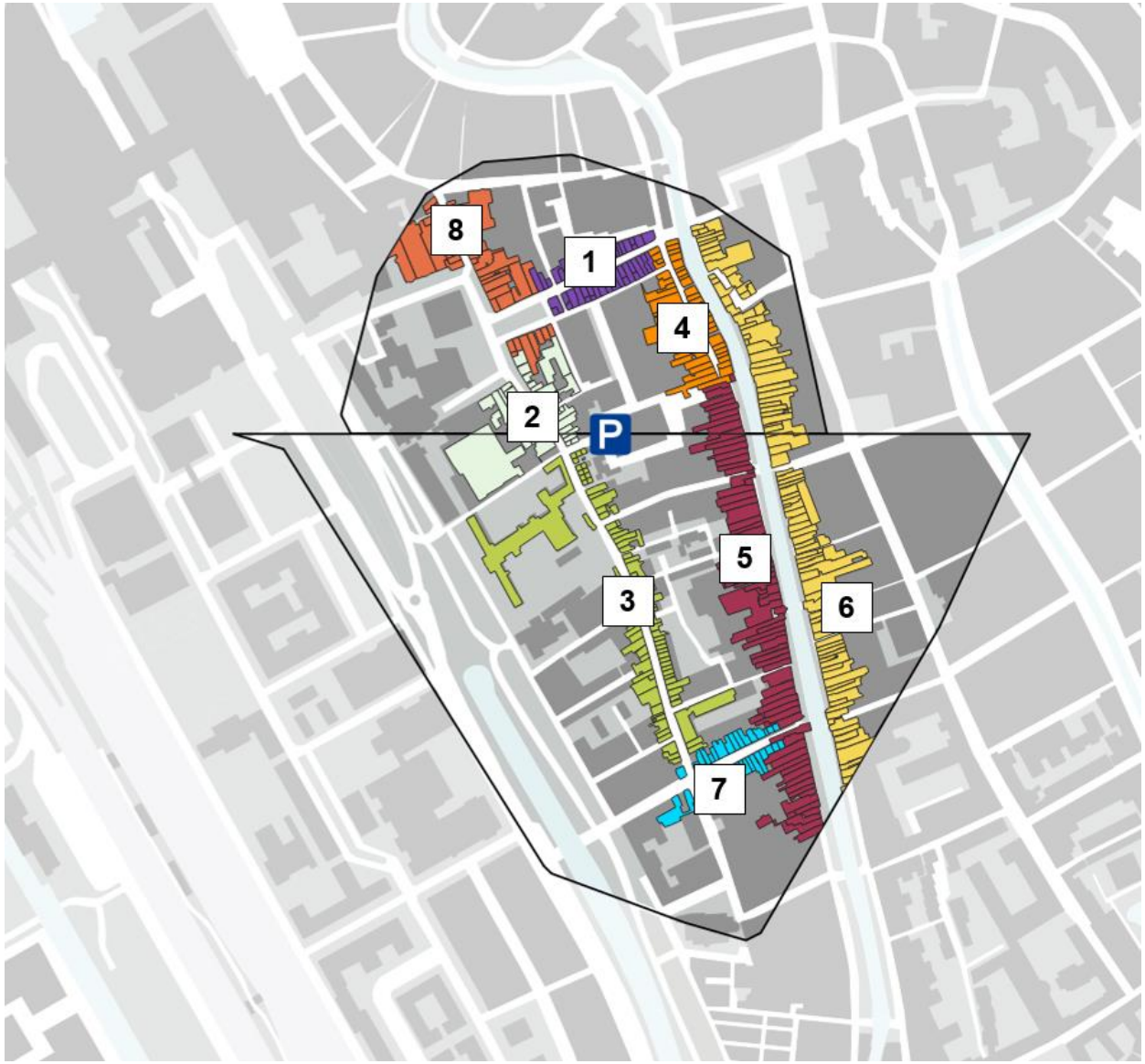


2.3 Deelgebieden binnen onderzoeksgebied

In het onderzoeksgebied (300 meter Noord en 500 meter Zuid) zijn deelgebieden opgesteld (zie figuur 6). Het is aannemelijk dat de economische impact voor ondernemers per deelgebied zal verschillen bij een mogelijke sloop van de parkeergarage. De deelgebieden hebben de volgende benamingen gekregen:

1. Zadelstraat
2. Springweg-Noord
3. Springweg-Zuid
4. Lijnmarkt
5. Oudegracht (links)
6. Oudegracht (rechts)
7. Lange Smeestraat
8. Mariaplaats/Mariastraat
9. Overig (niet genummerd in figuur 6)

Figuur 6. Deelgebieden in het onderzoeksgebied



3 Desk Research

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste conclusies en bevindingen beschreven die in het eerste deel van de analyse, het desk research, naar boven zijn gekomen. In bijlage A zijn de achterliggende analyses van het desk research weergegeven die de onderleggers vormen voor onderstaande conclusies en bevindingen.

3.1 Algemeen

Parkeren en bereikbaarheid zijn altijd van belang geweest voor het functioneren van bedrijven. Afhankelijk van de aard van de bedrijvigheid is directe nabijheid van parkeren gewenst of kan parkeren op enige afstand oplossing bieden. Bepalend voor het vestigingsmilieu van bedrijven is de functie van het betreffende bedrijf, de kwaliteit van de omgeving en de aanwezigheid van andere voorzieningen. Maatschappelijke ontwikkelingen en de veelal daaruit voortkomende veranderingen van consumenten- en bezoekersgedrag bepalen de aanbodveranderingen in een vestigingsgebied en daarmee de wensen en eisen die aan de omgeving gesteld worden. Sommige bedrijven hebben behoefte aan parkeren voor de deur andere hebben behoefte aan ruimte voor de voetganger en een inrichting van de openbare ruimte die gericht is op beleving.

Vraag is of veranderingen in de samenstelling van het aanbod of het gebruik en de inrichting van de openbare ruimte, inclusief de parkeermogelijkheden, structuurverstorende effecten met zich mee brengen. In deze impact-analyse is met name naar dat verband gekeken vanuit de huidige situatie. Een besluit over de toekomst van de Springweggarage vraagt uiteindelijk een integrale afweging waarbij het ontwikkelperspectief van de verschillende deelgebieden binnen het invloedsgebied van de garage essentieel is. Zo is het goed voorstelbaar dat bij het verdwijnen van de parkeergarage bijvoorbeeld het gebied Mariaplaats/Mariastraat een ander perspectief krijgt door de reductie van de verkeersbewegingen. De route Moreelsebrug-Catharijnesingel-Mariaplaats-Zadelstraat kan daardoor en geheel ander perspectief krijgen, met bijvoorbeeld een verblijfsinrichting van de omgeving Mariaplaats/Springweg. Afhankelijk van de toekomstige invulling van de Springweggarage kan dat ook weer invloed hebben op de positie van de Lijnmarkt en de Oude Gracht.

3.2 Conclusies en aanbevelingen desk research

- Het onderzoeksgebied heeft unieke kwaliteiten en winkelaanbod met veel specialistische winkels.
- Het gebied maakt een verandering door, waarbij het noordelijke deel steeds maar aansluiting krijgt met het kernwinkelgebied.
- Het effect van een mogelijke sloop de Springweggarage zal voor het grote merendeel van de publieksgerichte voorzieningen beperkt zijn. Veel voorzieningen zijn gericht op de lokale bevolking, bedienen een nichedoelgroep of zijn/worden opgenomen in de looproutes vanuit het kernwinkelgebied. De nichedoelgroep is bereid om een langere afstand af te leggen. Dat ze in de toekomst iets langer moeten lopen om bij een specialistische winkel te komen, zal nauwelijks effect hebben op het aantal klanten.
- Voor de Lijnmarkt en in iets mindere mate de Oude Gracht (links en rechts) zal het verdwijnen van de parkeergarage de meeste negatieve impact kunnen hebben. Het aandeel doelgerichte aankopen zal naar verwachting dalen. Er zijn ook geen mogelijkheden om in de nabijheid van deze straten nieuwe parkeervoorzieningen te realiseren.
- Door de route Zadelstraat-Lijnmarkt-Maartensbrug-Vismarkt-Stadhuisbrug actiever bij het kernwinkelgebied te betrekken, ontstaan mogelijkheden om de Lijnmarkt en de Zadelstraat sterker te verbinden met het kernwinkelgebied. Dit zou tevens een van de mogelijke compensatiemaatregelen kunnen zijn van de sloop van de parkeergarage.



4 Ondernemersenquête

Door middel van een enquête is een analyse gemaakt van de belangrijkste bevindingen van ondernemers in relatie tot de parkeergarage. De enquêtes zijn verspreid aan ondernemers die een vestiging hebben in het onderzoeksgebied. De volgende onderdelen komen in de analyse aan bod:

- Betrokkenheid ondernemers;
- Type winkelstraten;
- Bereikbaarheid;
- Herkomst bezoekers;
- Kenmerken vestigingsplaats;
- Rol gemeente;
- Belang Springweggarage;
- Aanbevelingen vanuit ondernemers.

In de volgende paragraaf staan de belangrijkste conclusies van dit werkdocument opgesomd.

4.1 Belangrijkste bevindingen

- Voornamelijk ondernemers in de Zadelstraat en de oostzijde van de Oudegracht geven aan dat hun vestiging niet goed bereikbaar is.
- De meningen over de bereikbaarheid van de binnenstad van Utrecht zijn verdeeld. Hoofdzakelijk ondernemers die aan de Oudegracht zijn gevestigd, geven aan dat de bereikbaarheid met het openbaar vervoer matig tot onvoldoende is. In en nabij de Mariaplaats zijn de ondernemers over het algemeen positiever over de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.
- Ondernemers benadrukken de noodzaak om in de nabijheid te parkeren, onder andere vanwege volumineuze en breekbare producten. Daarnaast besteden klanten die in de garage parkeren over het algemeen meer.
- De meerderheid geeft aan dat er goede fietsenstallingen zijn in de nabijheid van de onderneming. Het betreft voornamelijk ondernemers uit de Mariastraat/Mariaplaats, Zadelstraat en Lijnmarkt die aangeven dat er goede fietsenstallingen zijn.
- Een groot deel van de ondernemers die het eens zijn met de stelling dat de binnenstad autovrij moet zijn, is gevestigd in een gebied dat al kan worden gerekend tot een autovrije zone (Lijnmarkt en kruising Lijnmarkt-Zadelstraat). Verder bevinden de bezoekers die het eens zijn met de stelling zich grotendeels aan de Oudegracht en de Mariaplaats.
- Slechts 8% geeft aan dat er niet veel klanten zijn die gebruik maken van de Springweggarage. Het betreft hierbij voornamelijk horeca-vestigingen, verspreid over het onderzoeksgebied.
- Gemiddeld denken de ondernemers dat de meeste klanten uit de stad Utrecht komen, gevolgd door de provincie, Nederland en buiten Nederland. Er zijn echter verschillen waar te nemen tussen de verschillende groepen ondernemers. Zo heeft de groep ‘vrije tijd’ een relatief grote groep met een landelijke herkomst en heeft ‘zalenverhuur’ een relatief grote internationale herkomst aan klanten;
- Ondernemers beoordelen hun vestigingsplaats gemiddeld als ‘Goed tot Zeer Goed’. OV- en fietsbereikbaarheid worden goed beoordeeld, autobereikbaarheid wordt over het algemeen als matig/slecht beoordeeld als er parkeergarages verdwijnen.
- Relatief veel ondernemers vinden de centrale locatie van de stad (in de regio en in Nederland), het historische karakter, de architectuur, de bereikbaarheid, het winkelpubliek (en bijbehorende drukte) en de sfeer de belangrijkste kwaliteiten van de binnenstad van Utrecht.
- Bereikbaarheidsaspecten, zoals parkeergelegenheid, verkeerssituatie, laad- en losplekken (aanleveren), wegwerkzaamheden en parkeerkosten worden door ondernemers meermaals als knelpunten genoemd.
- De meeste ondernemers geven aan dat een mogelijke sloop van de Springweggarage vooral ten koste gaat van de bereikbaarheid van het zuidelijk gedeelte van de binnenstad. Een behoorlijk aantal winkels kent een doelgericht winkelpubliek die veelal de auto in de Springweggarage parkeren. De verwachting is dat de klandizie van voornamelijk klanten die veel besteden gaat afnemen.
- Verschillende bezoekers geven aan dat de gemeente moet voorkomen dat de parkeergarage wordt gesloopt. Het aanbieden van andere parkeergelegenheden en goede alternatieven zijn andere oplossingen die ondernemers meermaals aangeven.
- Bij mogelijke aanbevelingen van wenselijke ontwikkelingen op de locatie van de Springweggarage geven ondernemers wederom aan dat de parkeergarage van groot belang is. Niet slopen of het bouwen van een nieuwe parkeergarage zijn de meest genoemde aanbevelingen. Andere alternatieven die zijn genoemd, zijn het bouwen van (betaalbare/goedkope) woningen, het realiseren van een park/groenvoorzieningen, ruimte voor culturele activiteiten of het creëren van een evenementenlocatie.

5 Bezoekersenquête

Door middel van een enquête is een analyse gemaakt van de belangrijkste bevindingen van bezoekers in relatie tot mobiliteit en bezoekgedrag. De enquêtes zijn verspreid in de deelgebieden die behoren tot het onderzoeksgebied. In de volgende paragraaf staan de belangrijkste bevindingen en conclusies van de bezoekersenquête opgesomd.

5.1 Belangrijkste bevindingen

- De meeste bezoekers komen uit de stad Utrecht (ca. 44%), ca. 20% komt uit de provincie Utrecht (woonachtig buiten de stad Utrecht), ca. 31% is woonachtig in Nederland (buiten de provincie Utrecht) en ca. 5% van de bezoekers woont buiten Nederland;
- De modaliteit van bezoekers verschilt behoorlijk. De meeste bezoekers (ca. 27%) geven aan dat ze met de trein naar de binnenstad zijn gekomen, gevolgd door fiets/bromfiets/scooter (ca. 23%). Daarnaast zijn er relatief veel bezoekers (ca. 21%) die aangeven dat ze lopend naar de binnenstad zijn gekomen. Slechts 17% komt met de auto, waarvan 11% in de nabijheid van de binnenstad parkeert. Bezoekers uit Nederland (buiten de provincie Utrecht) reizen relatief of grote schaal met de trein (ca. 63% van deze groep). Het autogebruik ligt in deze groep ook iets hoger, maar valt met 18% relatief gezien mee. In het kader van het mogelijk weren van autoverkeer en parkeervoorzieningen is een uitstekende bewegwijzering naar belangrijke OV-knooppunten essentieel om de relatief grote groep die met het openbaar vervoer naar de binnenstad komen te bedienen;
- Veruit de meeste bezoekers die met de auto zijn gekomen, geven aan dat ze de auto in één van de parkeergarages in Hoog Catharijne hebben geparkeerd, gevolgd door de parkeerplaatsen aan de Jaarbeurszijde van Utrecht CS. Slechts 12% geeft aan de auto in de Springweggarage te hebben geparkeerd. Daarmee gebruikt slechts 1,3% van de bezoekers aan de binnenstad de Springweggarage.
- Bezoekers zijn gemiddeld zeer tevreden over de bereikbaarheid van de parkeergarages. Ca. 42% geeft aan tevreden te zijn en ca. 42% geeft aan er zeer tevreden over te zijn. Slechts een relatief klein deel (ca. 11%) is ontevreden of zeer ontevreden over de bereikbaarheid;
- De parkeergarages in Utrecht zijn gemiddeld met een 7,6 beoordeeld. Dit betekent dat ze kunnen worden omschreven als goed tot zeer goed. De Springweggarage heeft met gemiddeld een 7,4 de laagste score van alle parkeergarages in de binnenstad, maar is evengoed worden beoordeeld met een ruime voldoende;
- Van alle bezoekers die met de fiets de binnenstad bezoeken, stalt ca. 30% de fiets in een bewaakte fietsenstalling, ca. 30% in een onbewaakte fietsenstalling en ca. 34% stalt de fiets in de openbare ruimte. De meeste bezoekers parkeren de fiets in de omgeving Mariaplaats/Zadelstraat;
- In totaal geeft ca. 70% van alle bezoekers die met het openbaar vervoer reizen aan met de trein naar Utrecht te zijn gekomen en bij Utrecht CS te zijn uitgestapt. Ca. 20% is met de bus gereisd en bij Utrecht CS uitgestapt. Verder geven enkele bezoekers aan met de bus bij de Neude (ca. 2%) en bij Vredenburg (ca. 5%) te zijn uitgestapt;
- Bijna de helft van de bezoekers is in het onderzoeksgebied vanwege een doelgericht bezoek aan één of meerdere winkels (ca. 46%). Verder geeft ca. 18% aan dat de reden enerzijds het bezoek aan één of meerdere winkels is en anderzijds het bezoek aan één of meerdere horecavoorzieningen en geeft ca. 10% aan het gebied alleen dat ze in het gebied zijn voor zakelijk bezoek;
- Veruit de meest genoemde winkel die worden bezocht zijn Hema, Bijenkorf, Dille & Kamille en een bezoek aan de markt. Het zijn hoofdzakelijk winkels in de branche Mode & Luxe die worden genoemd. Hoogst genoteerde winkel in de groep Dagelijkse Voorzieningen is Spar aan de Mariaplaats. De meest bezochte horecavoorziening is Bagels & Beans;
- Het onderzoeksgebied is in vier gebieden opgedeeld:
    - Mariaplaats, Mariastraat, Zadelstraat (1);
    - Lijnmarkt en omgeving (2);
    - Oudegracht (links en rechts) (3);
    - Springweg, Lange Smeestraat (4).

  In gebied 1 worden de meeste bestedingen gedaan (ca. 51%). Ca. 32% heeft alleen in dit gebied bestedingen gedaan. Ca. 35% heeft in gebied 2 bestedingen gedaan. Voor gebied 3 geldt dat 26% bestedingen hebben gedaan. Ten slotte heeft 16% bestedingen hebben gedaan in gebied 4, waarvan ca. 2% alleen in dit gebied.
- Ca. 80% heeft naast het onderzoeksgebied ook Hoog Catharijne bezocht, waarbij 47% alleen het onderzoeksgebied en Hoog Catharijne heeft bezocht. Iets meer dan de helft van de bezoekers heeft naast het onderzoeksgebied ook het Hoofdwinkelgebied bezocht (ca. 53%) en ca. 22% heeft naast het onderzoeksgebied ook 'Museumkwartier overig' bezocht (58 bezoekers).
- Ca. 23% van de bezoekers geeft aan het onderzoeksgebied 3 keer of meer per week te bezoeken. Ca. 22% doet dit ongeveer 1 tot 2 keer per week. Eveneens 23% bezoekt het onderzoeksgebied maximaal 2 keer per jaar.

6 Conclusie

In dit hoofdstuk zijn de voorgaande analyses samengevoegd en vertaald naar een algemene conclusie. Deze conclusie beantwoordt de volgende vraag die centraal staat in deze economische impactanalyse:

Wat is de economische impact van het slopen van de Springweggarage op ondernemers?

Op basis van de analyses kan worden geconcludeerd dat het onderzoeksgebied unieke (esthetische) kwaliteiten heeft met relatief veel winkelaanbod dat zich focust op een nichemarkt. Doordat het zich op een nichemarkt richt, zijn consumenten over het algemeen bereid om een langere afstand af te leggen om een winkel te bezoeken. Verschillende ondernemers geven in de enquête aan dat het van belang is om een parkeergarage in de nabijheid van de winkel te hebben. Het zijn voornamelijk consumenten die meer geld besteden die vanuit het oogpunt van gemak in de nabijheid van de winkel parkeren. Ondernemers geven aan dat ze het risico lopen (een deel) van deze groep consumenten te verliezen, indien de Springweggarage gesloopt zou worden. Uit de bezoekersenquête komt naar voren dat bijna de helft van de bezoekers in het onderzoeksgebied is voor een doelgericht bezoek aan één of meerdere winkels. Meest genoemde winkel in het onderzoeksgebied is Dille & Kamille.

Voor het merendeel van de publieksgericht voorzieningen zal het effect van een mogelijke sloop van de Springweggarage beperkt zijn. Op basis van de bezoekersenquête blijkt dat de meeste bezoekers uit de Utrecht komen. Ongeveer een derde van de bezoekers woont buiten de provincie Utrecht. Hiervan reizen relatief veel bezoekers met de trein (ca. 61% van de bezoekers die buiten de provincie Utrecht, maar binnen Nederland woonachtig zijn).

Een mogelijke sloop zal naar verwachting de meest negatieve effecten hebben op winkels aan de Lijnmarkt en in iets mindere mate de Oude Gracht (links en rechts). Het gaat dan voornamelijk om een afname van het aandeel doelgerichte aankopen. Om hier meer inzicht in te krijgen, is aan bezoekers die met de auto zijn gekomen, gevraagd waar ze de auto hebben geparkeerd. Veruit de meeste bezoekers geven aan dat ze de auto bij de Jaarbeurs of Hoog Catharijne hebben geparkeerd.

In het kader van het bezoeken van verschillende deelgebieden van de binnenstad geeft 80% aan dat ze ook in Hoog Catharijne komen. Dit gebied kenmerkt zich door het grote aantal parkeergarages en de aansluiting op Utrecht CS. Hier parkeren ook veruit de meeste bezoekers de auto. Een goede doorstroom vanuit Hoog Catharijne betekent naar verwachting meer publiek voor het onderzoeksgebied. Voor de lokale bevolking worden de fietsenstallingen, alsmede het openbaar vervoer als positief beoordeeld.

De parkeergarages worden door bezoekers over het algemeen goed beoordeeld, onder andere op het thema bereikbaarheid. Ook de Springweggarage scoort met een 7,6 ruim voldoende.

Een mogelijk alternatief dat in het desk research is genoemd, is het actiever betrekken van de route Zadelstraat-Maartensbrug-Vismarkt-Stadhuisbrug bij het kernwinkelgebied. Aan ondernemers is ook gevraagd wat zij als mogelijke alternatieven zien. Ze geven echter in groten getale aan dat de parkeergarage behouden moet blijven of dat er een nieuwe parkeergarage voor in de plaats moet komen. Verschillende ondernemers kwamen met alternatieve ideeën, zoals het bouwen van woningen, het realiseren van een park/groenvoorzieningen, ruimte voor culturele activiteiten of om er een evenementenlocatie van te maken.

Concluderend heeft een mogelijke sloop van de Springweggarage wel negatieve financiële gevolgen voor de ondernemers, maar dat de impact naar verwachting beperkt zal zijn. Het zijn voornamelijk consumenten die meer geld besteden die er voor kiezen om uit gemak de auto in de nabijheid van de winkel te parkeren. Uit de bezoekersenquête blijkt dat veruit de meerderheid andere modaliteiten gebruiken (OV, fiets of te voet). Het openbaar vervoer en de fietsenstalling worden positief beoordeeld. Door een focus te leggen op de groep die van deze modaliteiten gebruik maakt, kunnen nieuwe consumenten naar het onderzoeksgebied worden getrokken. Een goede looproute vanaf Hoog Catharijne naar de Mariaplaats zou zo'n stimulans zijn. Een andere manier om meer consumenten te trekken die in mindere mate afhankelijk zijn van de auto is door beter aan te sluiten op het kernwinkelgebied. Dit kan door de Gaardbrug beter bij de routing te betrekken.

7 Aanbevelingen

Door een focus te leggen op de groep die van deze modaliteiten gebruik maakt, kunnen nieuwe consumenten naar het onderzoeksgebied worden getrokken. Een goede looproute vanaf Hoog Catharijne naar de Mariaplaats zou zo'n stimulans zijn. Een andere manier om meer consumenten te trekken die in mindere mate afhankelijk zijn van de auto is door beter aan te sluiten op het kernwinkelgebied. Dit kan door de Gaardbrug beter bij de routing te betrekken.

Het gebied maakt een transitie door waarbij het steeds meer aansluiting krijgt bij het kernwinkelgebied en de toevoer van bezoekersstromen vanuit Utrecht CS, parkeerlocaties Jaarbeurs (via Moreelsebrug) en parkeerlocaties Hoog Catharijne belangrijke voedingsbronnen zijn. Inzetten op routing (bijvoorbeeld via de Gaardbrug) en verbetering van de inrichting van de openbare ruimte, gericht op de voetganger kan (op termijn) het belang van de parkeergarage Springweg voor de ondernemers in het gebied verder doen afnemen. Voor de bezoeker zijn de alternatieven al in ruimte mate voorhanden (openbaar vervoer, fiets, te voet, parkeren elders).

Bij een mogelijke sloop van de parkeergarage is het van belang om ondernemers ruimschoots voor aanvang van de sloopactiviteiten te informeren, zodat de lokale bedrijvigheid hierop kan anticiperen en mogelijke negatieve effecten tot een minimum kan beperken. In het kader van het mogelijk weren van autoverkeer en parkeervoorzieningen, zoals de mogelijke optie om de Oudegracht autovrij te maken, is een uitstekende bewegwijzering naar belangrijke parkeergarages en OV-knooppunten essentieel om bezoekers die met de auto of het openbaar vervoer naar de binnenstad komen te bedienen. In het licht van het mogelijk autovrij maken van de Oudegracht zou de Springweggarage mogelijkerwijs kunnen dienen als opvanglocatie.

Bijlage A
Analyse Desk Research

Dit gedeelte beslaat het desk research, waarin de ontwikkeling van het aanbod, een analyse van het aanbod per deelgebied en een korte beleidsanalyse zijn uitgewerkt.

Een beoordeling van het verzorgingsprofiel van bedrijven die binnen het onderzoeksgebied liggen. Per deelgebied zijn de belangrijkste kwalitatieve aspecten, met betrekking tot de economische impact van parkeergarage Springweg beschreven. De deelgebieden zijn bepaald op basis van ruimtelijke en functionele samenhang en bezoekdoelgroep. Het betreft: Zadelstraat, Springweg-Noord, Springweg-Zuid, Lijnmarkt, Oudegracht (links), Oudegracht (rechts), Lange Smeestraat, Mariaplaats/Mariastraat en overig.

Ontwikkeling aanbod

Om een beeld te kunnen schetsen hoe het aanbod aan verschillende functies zich in het onderzoeksgebied ontwikkelt, is het aanbod publieksgerichte functies in 2019 vergeleken met het aanbod publieksgerichte functies in 2014. Dit is voor het noordelijke en zuidelijke onderzoeksgebied afzonderlijk gedaan.

In het noordelijke onderzoeksgebied is het totale aanbod publieksgerichte voorzieningen de afgelopen 5 jaar met circa 2% gestegen van 240 naar 244 vestigingen. Deze groei heeft voornamelijk plaatsgevonden in de groepen Dagelijks (+7 vestigingen) en Leisure (+6 vestigingen). De afname heeft voornamelijk in de groepen Mode & Luxe (-12 vestigingen) en Vrije Tijd (-7 vestigingen) plaatsgevonden. Deze functie verschuiving is een trend dat landelijk zichtbaar is. De leegstand is in het noordelijke onderzoeksgebied bijna verdubbeld.

In het zuidelijke onderzoeksgebied is het aanbod publieksgerichte voorzieningen de afgelopen 5 jaar met 8 vestigingen afgenomen. Deze afname vond plaats in de groepen Dagelijks (geen enkele vestiging in deze groep in 2019) en Detailhandel Overig (-5 vestigingen). De groep Diensten is de

Tabel 3: Ontwikkeling groepen in onderzoeksgebied noord

Groep	Aantal vestigingen 2014	Aantal vestigingen 2019	Ontwikkeling absoluut	Ontwikkeling (%)
Leegstand	8	14	+6	+75%
Dagelijks	15	22	+7	+47%
Mode & Luxe	106	94	-12	-11%
Vrije Tijd	21	14	-7	-33%
In/Om Huis	12	12	0	0%
Detailhandel Overig	4	5	-1	+25%
Leisure	61	67	+6	+10%
Diensten	13	16	+3	+23%
Totaal	**240**	**244**	**+4**	**+2%**

Tabel 4: Ontwikkeling groepen in onderzoeksgebied zuid

Groep	Aantal vestigingen 2014	Aantal vestigingen 2019	Ontwikkeling absoluut	Ontwikkeling (%)
Leegstand	1	1	0	0%
Dagelijks	2	0	-2	-100%
Mode & Luxe	19	19	0	0%
Vrije Tijd	8	8	0	0%
In/Om Huis	4	3	-1	-25%
Detailhandel Overig	17	12	-5	-29%
Leisure	29	27	-2	-7%
Diensten	16	18	2	+13%
Totaal	**96**	**88**	**-8**	**-8%**

enige groep die is toegenomen (+2 vestigingen).

Verzorgingsprofiel deelgebieden

Zadelstraat

De meeste vestigingen behoren tot Mode & Luxe (16 vestigingen) en Leisure (8 vestigingen). In de periode 2014-2019 is het aantal vestigingen gedaald van 39 naar 36. Het aantal vestigingen daalde in de groepen Mode & Luxe (-2 vestigingen), Vrije Tijd (-2 vestigingen), In/Om Huis (-1 vestiging) en Diensten (-1 vestiging). Het aantal vestigingen nam toe in Detailhandel Overig (+2 vestigingen), Dagelijks (+1 vestiging) en Leisure (+1 vestiging). De leegstand is gedaald van 1 vestiging naar 0 vestigingen.

Kenmerken van het deelgebied in relatie tot de Springweggarage:

- Geen parkeermogelijkheden in en rondom de Zadelstraat (parkeerverbod). De Springweggarage is de dichtstbijzijnde parkeermogelijkheid.
- Kortste route naar de parkeergarage is via de Kuipersteeg, Boterstraat en Visscherplein. De parkeergarage staat niet aangegeven in de Zadelstraat. Met betrekking tot de routing zijn de parkeergarages in en rondom Hoog Catharijne meer voor de hand liggend.
- De afstand tot de parkeergarages in Hoog Catharijne is relatief beperkt.
- De Zadelstraat maakt deel uit van de kernwinkelgebiedrouting via Mariastraat aan de ene kant en aan de andere kant wordt de Choorstraat aangesloten op de Steenweg.
- De winkels in deze straat hebben vooral profijt van het ruime ketenaanbod in het kernwinkelgebied (Steenweg, Lange Elisabethstraat, Oude Gracht). Enerzijds bestaan de klanten uit dagjesmensen die ook het kernwinkelgebied bezoeken, anderzijds zijn het lokale bewoners die hoofdzakelijk met de fiets komen.
- De Ekoplaza is ingericht voor mandjesverkoop, waardoor parkeervoorzieningen niet noodzakelijk zijn.

Er zijn weinig bedrijven die in sterke mate afhankelijk zijn van de Springweggarage.



g & Locatus)

Springweg-Noord

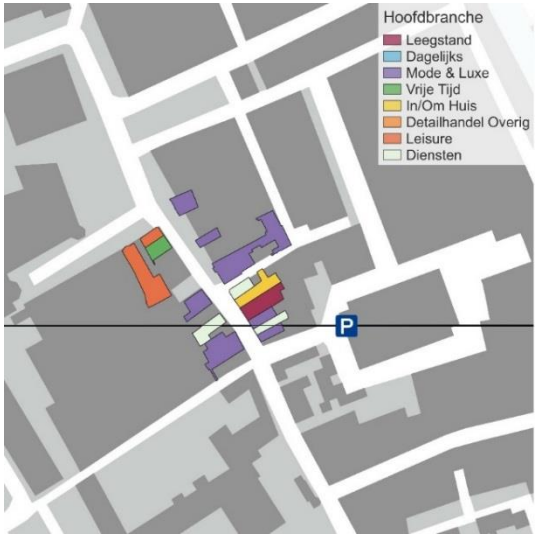
De meeste vestigingen behoren tot Mode & Luxe (7 vestigingen), Diensten (3 vestigingen) en Leisure (2 vestigingen). In de periode 2014-2019 is het aantal vestigingen gedaald van 16 naar 15. Het aantal vestigingen is licht afgenomen in de groepen Mode & Luxe (-1 vestiging) en Vrije Tijd (-1 vestiging). De leegstand is met 1 vestiging hetzelfde gebleven.

Kenmerken van het deelgebied in relatie tot de Springweggarage:

- Doorgaand autoverkeer naar de Springweggarage rijdt over de Springweg (eenrichtingsverkeer).
- Springweg-Noord omhelst de Springweg ten noorden van de kruising met de Strosteeg.
- De winkels ten noorden van de kruising Springweg-Strosteeg sluiten aan op de Mariaplaats.
- De aanwezige voorzieningen zijn veelal gericht op diensten (o.a. kappers) en specialismen (o.a. platenwinkel en naaiwinkel). Er zijn tevens winkels die maatwerk bieden (op maat gemaakte pakken).
- Esthetisch heeft de noordelijke zijde van de Springweg voldoende kwaliteit. Voor de meerderheid van de winkels en horeca zou een beperking van autoverkeer een voordeel opleveren. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om meer beleving te creëren en ontstaat er meer ruimte voor horeca. De levendigheid van de Mariaplaats kan worden doorgetrokken.
- Enkel leegstaand pand in deze straat.

Er zijn weinig voorzieningen in sterke mate afhankelijk van de parkeergarage. Autotoegankelijkheid van de straat is wel wenselijk.

Figuur 8: Publieksgerichte voorzieningen Springweg-Noord (Bag & Locatus)



Springweg-Zuid

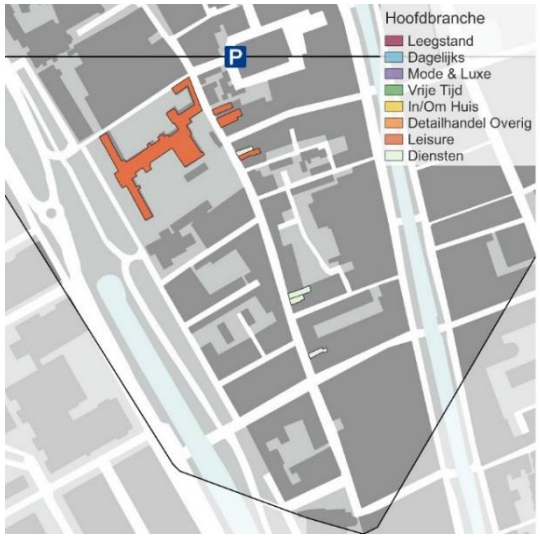
De vestigingen behoren tot de groepen Leisure (5 vestigingen) en Diensten (5 vestigingen). In de periode 2014-2019 is het aantal vestigingen gedaald van 11 naar 9. Het aantal vestigingen is licht afgenomen in de groep Diensten (-1 vestiging). De leegstand is afgenomen van 1 vestiging naar 0 vestigingen.

Kenmerken van het deelgebied in relatie tot de Springweggarage:

- Springweg-Zuid omhelst de Springweg ten zuiden van de kruising met de Strosteeg.
- Doorgaand autoverkeer van de Springweggarage naar de hoofdwegen rijdt over dit gedeelte van de Springweg.
- De enkele voorzieningen zijn veelal Leisure- en Dienstenvoorzieningen.
- Veel panden in deze straat hebben de enkelbestemming wonen.
- Met Karel V is er ook sprake van een grootschalig horeca/hotel aan de Springweg. Met parkeermogelijkheden aan de kant van de Catharijnesingel. Een andere belangrijke horecavoorziening is Springhaver.
- Er is een kledingreparatiewinkel dat een sterke behoefte heeft aan parkeren in de nabijheid. Dit is voornamelijk voor klanten die hun gemaakte/gestoomde kleding snel wil ophalen met de auto. De parkeerhaven voor de ingang van de winkel biedt hiervoor een oplossing (Hahné).
- Esthetisch heeft dit gedeelte van de Springweg ook voldoende kwaliteit.

Er zijn weinig voorzieningen in sterke mate afhankelijk van de parkeergarage. Autotoegankelijkheid van de straat is wel wenselijk.

Figuur 9: Publieksgerichte voorzieningen Springweg-Zuid (Bag & Locatus)



Lijnmarkt

De meeste vestigingen behoren tot Mode & Luxe (28 vestigingen), Dagelijks (5 vestigingen) en Leisure (5 vestigingen). In de periode 2014-2019 is het aantal vestingen hetzelfde gebleven (45 vestigingen). Het aantal vestigingen nam licht af bij de groepen Vrije Tijd (-2 vestigingen) en In/Om Huis (-2 vestigingen). Het aantal vestigingen in Leisure (+2 vestigingen) en Dagelijks (+1 vestiging) is licht toegenomen. De leegstand is toegenomen van 1 naar 2 vestigingen.
Kenmerken van het deelgebied in relatie tot de Springweggarage:

- De Lijnmarkt is een voetgangersgebied. Er zijn geen mogelijkheden om zowel de auto als de fiets in deze straat te parkeren.
- Vanuit de hoofdingang van de Springweggarage aan de Oudegracht is dit de meest nabij gelegen winkelstraat.
- De nabijheid van de parkeergarage maakt dat klanten vlakbij de winkelstraat kunnen parkeren.
- De Lijnmarkt vormt de aanlooproute van de parkeergarage naar het kernwinkelgebied.
- De winkels in deze straat hebben vooral profijt van het ruime ketenaanbod in het kernwinkelgebied. Enerzijds bestaan de klanten uit dagjesmensen, anderzijds zijn het lokale bewoners die hoofdzakelijk met de fiets komen.
- De Lijnmarkt biedt unieke esthetische kwaliteiten. De architectuur, straatmeubilair, type winkels en de aansluiting met de Oudegracht geven de Lijnmarkt een hoge belevingswaarde.
- Er zijn weinig alternatieven met betrekking tot parkeren in de absolute nabijheid van de Lijnmarkt.
- Het versterken van de Gaardbrug als onderdeel van de looproute van het kernwinkelgebied zou de Lijnmarkt kunnen versterken. Op dit moment maken relatief weinig bezoekers gebruik van deze brug. De Lijnmarkt is een aftakking van de route Zadelstraat-Choorstraat.

De negatieve impact van de sloop van de Springweggarage zal naar verwachting voor de Lijnmarkt het hoogst zijn.

Figuur 10: Publieksgerichte voorzieningen Lijnmarkt (Bag & Loca-



Oudegracht (links)

De meeste vestigingen behoren tot Leisure (12 vestigingen) en Mode & Luxe (7 vestigingen). In de periode 2014-2019 is het aantal vestigingen gegroeid van 30 naar 33. Het aantal vestigingen nam toe in Mode & Luxe (+2 vestigingen), Vrije Tijd (+2 vestigingen) en Leisure (+1 vestiging). Het aantal vestigingen in Detailhandel Overig (-2 vestigingen) is afgenomen.

Kenmerken van het deelgebied in relatie tot de Springweggarage:

- Ten zuiden van de kruising met de Hamburgerbrug zijn er mogelijkheden om de auto te parkeren. Ten noorden van de kruising is het een voetgangersgebied en zijn er alleen mogelijkheden om de fiets te parkeren. Het parkeren van de auto is hier niet mogelijk.
- De meeste vestigingen betreffen tweedehandswinkels, kleinschalige horeca, diensten en boetiekjes.
- Voor de winkels aan deze zijde van de Oudegracht geldt dat ze enerzijds zijn gericht op de lokale bevolking en anderzijds op specifieke nichegroepen. Voor beide doelgroepen is de nabijheid van parkeermogelijkheden minder van belang. De lokale bewoners zijn eerder geneigd om de fiets als vervoersmiddel te gebruiken. De nichedoelgroepen zijn vaak bereid om grotere afstanden af te leggen, waardoor een iets grotere loopafstand naar de winkel naar verwachting geen effect zal hebben.
- Het blijft wel noodzakelijk dat klanten voor een korte stop voor de ingangen van enkele winkels kunnen blijven parkeren. Enkele winkels verkopen breekbare producten met een relatief groot volume. Parkeren voor de ingang van de winkel maakt het mogelijk om deze producten snel in te kunnen laden. Het is niet wenselijk dat klanten met dit soort producten (vaak in het hogere prijssegment) door de drukke binnenstad gaan lopen.
- Kringloopwinkel de Arm verkoopt producten met een relatief groot volume. Deze winkel heeft echter al een parkeerplaats voor de ingang die specifiek is gericht op laden en lossen.

Voor een gedeelte van de Oudegracht (links) ligt de Springweggarage in de absolute nabijheid. Echter zal het effect van de parkeergarage voor het type vestigingen relatief beperkt zijn. Per individuele vestiging kan de situatie verschillen.

Figuur 11: Publieksgerichte voorzieningen Oudegracht (links) (Bag



Oudegracht (rechts)

De meeste vestigingen behoren tot Leisure (23 vestigingen), gevolgd door Mode & Luxe (14 vestigingen) en Vrije Tijd (10 vestigingen). Ten opzichte van 2014 is het aantal vestigingen licht afgenomen (van 68 naar 66 vestigingen). Het aantal vestigingen in overige detailhandel (+3 vestigingen) en Mode & Luxe (+2 vestigingen) zijn licht gegroeid. Het aantal vestigingen in Diensten (-2 vestigingen) en In/Om Huis (-2 vestigingen) zijn licht gedaald. De leegstand is gegroeid van 0 naar 3 vestigingen).

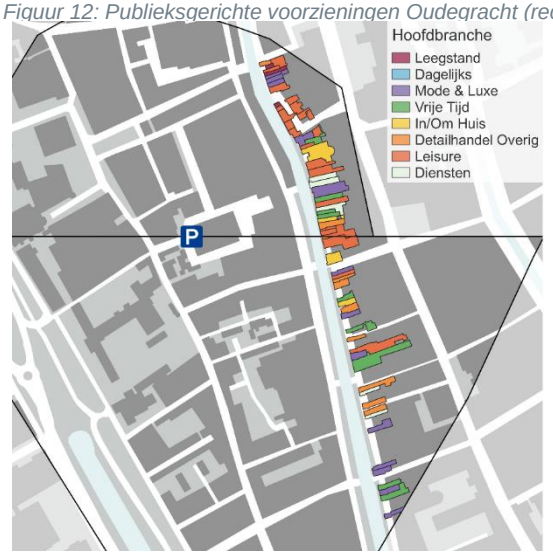
Kenmerken van het deelgebied in relatie tot de Springweggarage:

- Voor de Oudegracht (rechts) geldt eenzelfde soort beschrijving als voor Oudegracht (links) met betrekking tot het type vestigingen en parkeermogelijkheden.
- In het noordelijke gedeelte ligt de winkel Home Stock

Utrecht. Deze winkel verkoopt producten met een relatief groot volume. Deze winkel heeft geen parkeervoorziening voor de ingang. Voor Home Stock Utrecht zal de sloop van parkeergarage Springweg een negatieve impact hebben.
- De winkel Kathmandu is een grootschalige winkel, dat naar verwachting gerichte bezoekers trekt. In de winkel worden producten met een relatief groot volume verkocht. Voor deze winkel kan een mogelijk verdwijnen van de parkeergarage aan de Springweg negatieve effecten hebben.

Voor de Oudegracht (rechts) ligt de Springweggarage in de absolute nabijheid. Vergelijkbaar met de Oude Gracht (links) zal het effect van de parkeergarage voor het type vestigingen relatief beperkt zijn. Per individuele vestiging kan de situatie verschillen.

Figuur 12: Publieksgerichte voorzieningen Oudegracht (rechts) (Bag



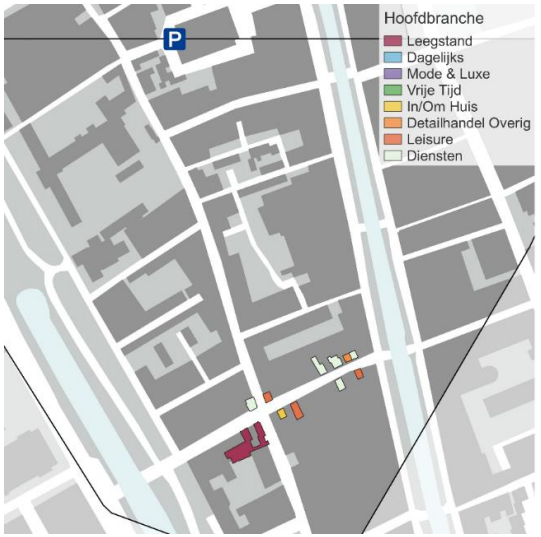
Lange Smeestraat

De meeste vestigingen behoren tot de groepen Diensten (5 vestigingen) en Leisure (3 vestigingen). In de periode 2014-2019 is het aantal vestigingen toegenomen van 9 naar 11 vestigingen. De groep Diensten zorgt voor de groei van 2 vestigingen.

Kenmerken van het deelgebied in relatie tot de Springweggarage:
- In de straat zijn horeca in het fastfoodsegment, enkele dienstenwinkels en boetiekjes gevestigd.
- Het is een belangrijke straat voor fietsverkeer.
- Autoverkeer is ook mogelijk in deze straat. Er is een beperkt aantal parkeervakken en ruimte voor laden en lossen.
- Loopafstand van parkeergarage Springweg naar Lange Smeestraat is circa 4 minuten. De vestigingen in de straat zijn niet afhankelijk van parkeergarage Springweg.
- Esthetisch heeft de straat een goede kwaliteit.
- Aan de gevels op plintniveau is zichtbaar dat hier vroeger meer publieksgerichte voorzieningen waren.

Voor de Lange Smeestraat zal de economische impact beperkt zijn. De vestigingen in de straat zijn hoofdzakelijk gericht op de lokale bezoeker. Er zijn geen vestigingen aanwezig die artikelen met een relatief groot volume verkopen.

Figuur 13: Publieksgerichte voorzieningen Lange Smeestraat (Bag & Locatus)



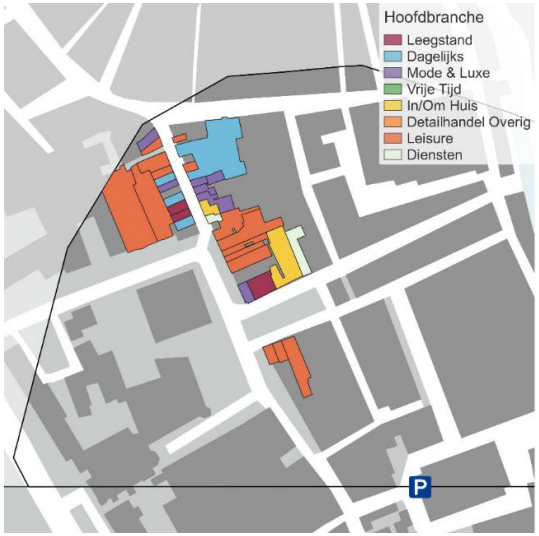
Mariaplaats/Mariastraat

De meeste vestigingen behoren tot de groepen Leisure (17 vestigingen) en Mode & Luxe (6 vestigingen). In de periode 2014-2019 is het aantal vestigingen gegroeid van 36 naar 37. Het aantal vestigingen nam toe in de groep Leisure (+2 vestigingen), Dagelijks (+1 vestiging) en Diensten (+1 vestiging). Het aantal vestiging nam af in de groepen Mode & Luxe (-2 vestigingen), Detailhandel Overig (-1 vestiging) en Vrije Tijd (-1 vestiging). De leegstand is toegenomen van 3 naar 4 vestigingen.

Kenmerken van het deelgebied in relatie tot de Springweggarage:
- Het deelgebied rondom het plein bestaat hoofdzakelijk uit een combinatie tussen horeca en andere vormen van Leisure (bowling, arcadehal).
- Het gebied is direct aangehaakt op het kernwinkelgebied (Steenweg) en maakt deel uit van de routing (Zadelstraat-Choorstraat-Steenweg).

- Er is een Spar City op hoek Mariastraat-Mariaplaats. Deze supermarkt is volledig ingericht als mandjeswinkel.
- In de Mariastraat is aan één zijde horeca aanwezig (met een goede bezetting), aan de andere zijde voornamelijk niet-dagelijkse detailhandel. De Mariastraat heeft een smal straatprofiel en er is geen ruimte voor de auto.
- Hifi Klubben is een vestiging die artikelen verkoopt met een relatief groot volume en kan mogelijk negatieve effecten ondervinden aan de sloop van de Springweggarage. De parkeergarages in Hoog Catharijne zijn echter in de nabijheid, waardoor de impact beperkt zal blijven.
- Er zijn zeer beperkte parkeermogelijkheden in dit deelgebied.
- Verkeer dat naar de parkeergarage rijdt, komt door dit deelgebied. Er is in dit deelgebied een verwijzing naar de Springweggarage.

Figuur 14: Publieksgerichte voorzieningen Mariaplaats/Mariastraat (Bag & Locatus)



Overig

- Veruit de meeste publieksgerichte voorzieningen liggen aan de Steenweg en de Choorstraat. Deze straten maken onderdeel uit van het kernwinkelgebied.
- De vestigingen buiten deze twee straten betreffen hoofdzakelijk Leisure (horeca). Deze vestigingen zijn minder afhankelijk van autobereikbaarheid en hechten meer waarde aan beleving. De locatie is bereikbaar vanaf de Lange-/korte Nieuwstraat

Er zijn weinig bedrijven die in sterke mate afhankelijk zijn van de Springweggarage.

Beleidsanalyse

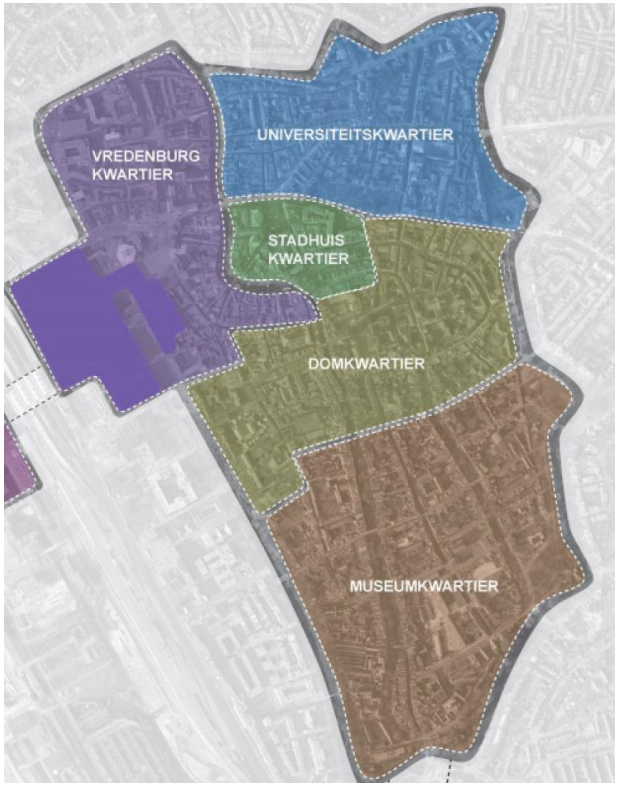
Strategische agenda ruimtelijk economische ontwikkeling centrum Utrecht 2015-2020

In de strategische agenda staat het ontwikkelingsperspectief van de verschillende Kwartieren in het centrum van Utrecht beschreven. Door verschillende Kwartieren te definiëren, kunnen afzonderlijke kwaliteiten worden versterkt, waardoor de onderlinge samenhang binnen de Kwartieren tot zijn recht komt.

Het onderzoeksgebied is onderdeel van het Domkwartier en het Museumkwartier. Grofweg zijn de deelgebieden in het onderhavige onderzoek als volgt in te delen in Kwartieren:

- Zadelstraat: Domkwartier
- Springweg: Domkwartier & Museumkwartier
- Lijnmarkt: Domkwartier
- Oudegracht (links): Museumkwartier
- Oudegracht (rechts): Museumkwartier
- Lange Smeestraat: Museumkwartier
- Mariaplaats/Mariastraat: Domkwartier

Figuur 15: Kwartieren in het centrum van Utrecht



Domkwartier

Het gewenste profiel van het Domkwartier is:

- De kernwaarden: historisch, persoonlijk, kleinschalig, bezieling, authentiek, gastvrijheid, verfrissend, samen.
- Focus op mode en luxe, onderscheidende winkels gericht op traditionele ambachten, duurzaamheid en creativiteit, sfeervol winkelen.
- Ondersteunende horeca, daghoreca, terrassen, avondhoreca restauratief.
- Verblijfsgebied met aandacht voor beleving met aangename mix van wonen.

Om de economische positionering van het Domkwartier te versterken, zijn in strategische agenda de volgende projecten benoemd (die relevant zijn voor het onderzoeksgebied):

- Opwaardering straatprofiel Mariastraat – Middellange termijn.
- Beleving centraal stellen – Korte termijn.
- Opwaardering straatprofiel Springweg (van Mariastraat tot Haverstraat). Geïsoleerde ligging. Springweg opheffen. Karel V als steppingstone ter realisatie aansluiting Museumkwartier – Middellange termijn.
- Herbestemming Springweggarage – Korte termijn.

Museumkwartier

Het gewenste profiel van het Museumkwartier is:

- De kernwaarden: historisch, ontspannen, ontdekken, authentieke historiciteit, groen
- Hoofdfuncties: cultuur, wonen, ontspanning en groen.
- Oostzijde Oudegracht: aaneengesloten functies met overwegend detailhandel (kunst, niche-winkels) en diensten.
- Zichtbaarheid en toegankelijkheid van het kwartier vergroten.

De volgende projecten zijn in de strategische agenda benoemd ter versterking van de economische positionering van het Museumkwartier (die relevant zijn voor het onderzoeksgebied):

- Aanhaken op bezoekersstromen.
- Functionele verdichting Oudegracht Oostzijde.
- De vestigingskwaliteit zal versterkt worden door de koppeling van Mariaplaats via Oudegracht en Springweg te maken.

Conclusie

Het herbestemmen van de Springweggarage past binnen de strategische agenda ruimtelijke economische ontwikkeling centrum Utrecht 2015-2020. Het wordt enerzijds expliciet benoemd in het beleidsdocument. Anderzijds is het de ambitie om meer sfeer en beleving te creëren en om de verbinding tussen de Springweg en Mariaplaats/Oudegracht te maken. Om dit gewenste effect te realiseren, zal autoverkeer in afnemende mate een rol van betekenis gaan spelen in de binnenstad. Daarnaast moeten bezoekers beter worden verleid om vanuit het kernwinkelgebied o.a. het Museumkwartier te bezoeken.

Ruimtelijke bouwstenen voor het centrum Utrecht 2030

In opdracht van Centrum Management Utrecht is een studie verricht, waarin de contouren van de belangrijkste vraagstukken voor het centrum zijn geschetst en vertaald in bouwstenen voor de toekomst. De belangrijkste perspectieven voor het centrum van Utrecht in 2030 zijn:

- Utrecht maakt een schaalsprong in stedelijkheid en een systeemsprong in mobiliteit.
- De auto wordt minder belangrijk in het verkeersnetwerk van Utrecht.
- Het historische centrum, het Beurskwartier en het USP zijn de belangrijke economische hotspots van de stad waar de gemeente kansen wil creëren en de openbare ruimte beter wil benutten.
- Het centrum van Utrecht zal uitgroeien tot dé ontmoetingsplek voor iedereen. Het centrum is het onderscheidende verblijfsgebied voor bewoners en bezoekers.

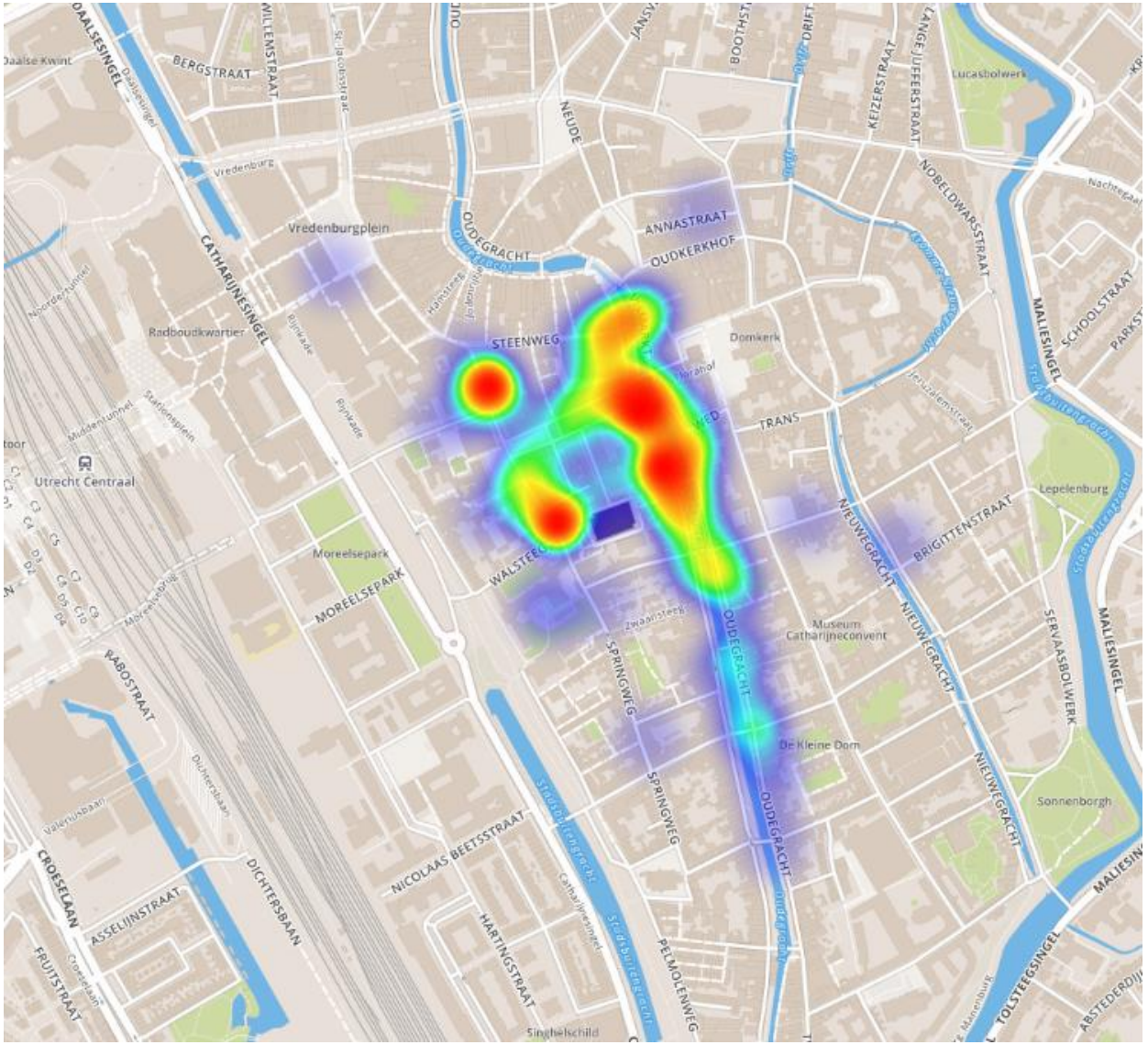
Ontmoeting en aantrekkelijke verblijfsplekken zijn belangrijke pijlers van de ruimtelijke bouwstenen. Om dit te realiseren is de ambitie om doorgaande vervoersstromen van auto- en fietsverkeer uit de historische binnenstad te halen en tangenten rondom de binnenstad te realiseren. Hierdoor is het mogelijk om de kwaliteit van verblijfsplekken te verhogen en ontmoeting te stimuleren. Het herbestemmen van de Springweggarage past binnen deze ruimtelijke bouwstenen.

Bijlage B
Analyse Ondernemersenquête

Respons

Als onderdeel van de analyse van effecten is aan ondernemers de mogelijkheid geboden om door middel van het invullen van een online enquête een mening te laten horen over de mogelijke sloop van de Springweggarage in de binnenstad van Utrecht. De enquête is op basis van verzamelde emailadressen gedaan. Enerzijds is een lijst door CMU aangeleverd, anderzijds heeft er een deskresearch plaatsgevonden om zoveel mogelijk overige adressen te verzamelen. Een belangrijke voorwaarde is dat de ondernemers in of nabij het onderzoeksgebied een vestiging hebben. Gedurende twee weken in de periode eind oktober is de enquête beschikbaar geweest. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in een respons van 89 valide enquêtes. Dit betekent een uiteindelijke *response rate* van circa 30%. In figuur 16 is een hittekaart met de herkomst van de enquêtes gevisualiseerd. De meeste respons komt van ondernemers aan de Oudegracht, Lijnmarkt, Zadelstraat, oftewel de schil ten noorden van de Springweggarage.

Figuur 16: Hittekaart input ondernemers

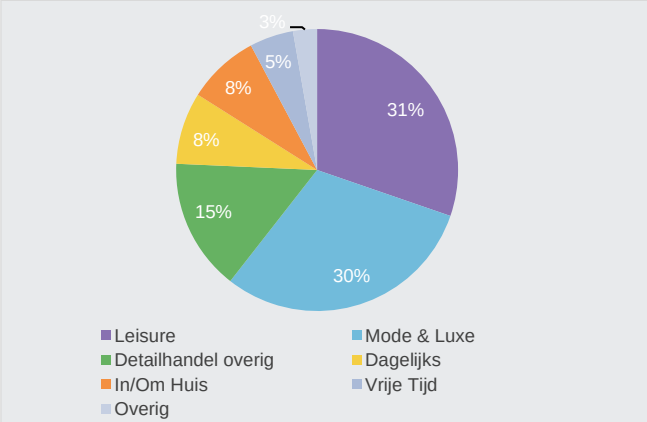


In figuur 17 is de verdeling van de respons naar verschillende groepen publieksgerichte voorzieningen weergegeven. Hierbij is de indeling van Locatus gehanteerd.

De groepen met de meeste ondernemers zijn Leisure (ca. 31%) en Mode & Luxe (ca. 30%). Gezamenlijk vormen deze twee groepen de meerderheid van het aantal ondernemers. De groep 'Overig' bestaat uit bedrijven die actief zijn in zalenverhuur. Deze branche behoort niet tot de indeling van publieksgerichte voorzieningen van Locatus, maar is in het kader van het belang van dit onderzoek wel meegenomen.

In vergelijking met het aantal vestigingen in het onderzoeksgebied is waar te nemen dat de grootste groep ondernemers, 'Leisure', niet de grootste groep is in het totaal aantal vestigingen. Met 67% van de respons vormt 'Leisure' 29% van het totaal aantal vestigingen in het onderzoeksgebied. De grootste groep in aantal vestigingen is 'Mode & Luxe', met in totaal 94 vestigingen (ca. 41%). Een mogelijke verklaring hiervoor is dat een groot deel van de vestigingen in de groep 'Mode & Luxe' formuleketens betreft, waarvan het lastig was om het emailadres te achterhalen.

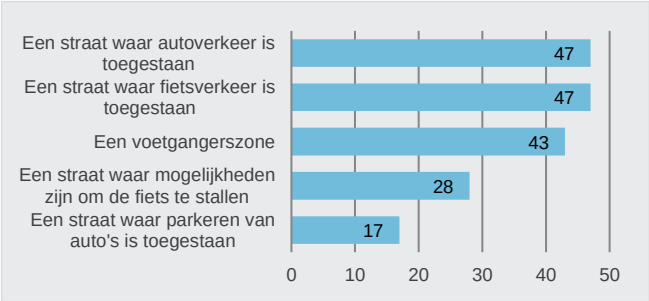
Figuur 17: Verdeling groepen publieksgerichte voorzieningen



Aan ondernemers is gevraagd in wat voor straat de vestiging is gelegen. Voor een straat waar het mogelijk is om auto's te parkeren, zullen de gevolgen voor de ondernemers anders zijn dan voor vestigingen die in een voetgangerszone liggen en in hogere mate afhankelijk zijn van parkeergarages. In totaal zijn er 182 antwoorden gegeven, aangezien het in sommige gevallen mogelijk is dat een straat meerdere kenmerken vertoont.

In totaal geven 47 ondernemers aan dat autoverkeer is toegestaan in de straat waar ze ondernemen (ca. 26% van alle antwoorden). Eveneens 47 ondernemers geven aan dat ze in een straat ondernemen waar fietsverkeer is toegestaan. 43 ondernemers hebben een vestiging in een voetgangerszone (ca. 24% van alle antwoorden). Met betrekking tot parkeren geven 28 ondernemers aan dat er mogelijkheden zijn om te fiets te stallen in de straat (ca. 15% van alle antwoorden). Met betrekking tot het parkeren van de auto geven 17 ondernemers aan dat dit mogelijk is (ca. 9% van alle antwoorden). Als naar de spreiding binnen het onderzoeksgebied wordt gekeken, valt op de het grootste gedeelte ten noorden van de Springweggarage als voetgangerszone kan worden beschreven (grofweg Lijnmarkt, Zadelstraat, Steenweg en Mariastraat). Dit gebied behoort deels tot het kernwinkelgebied of maakt deel uit van de aanloopstraten naar het kernwinkelgebied. De overige gebieden zijn ook toegankelijk voor auto- en fietsverkeer.

Figuur 18: Type winkelstraat



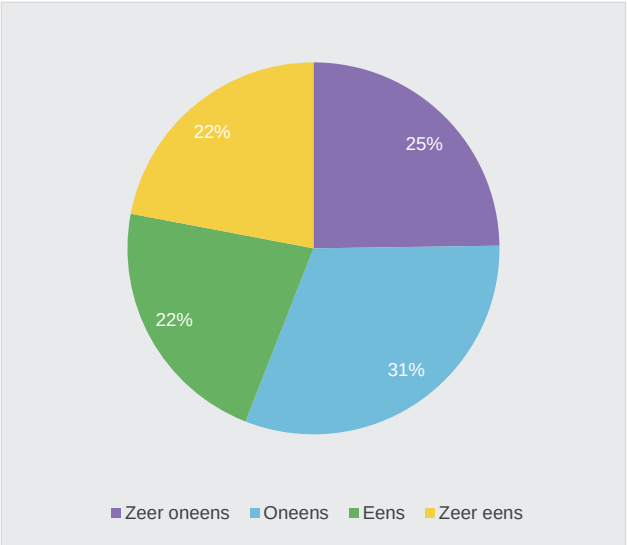
Bereikbaarheid

Er zijn een zestal stellingen voorgelegd bij de ondernemers, waarbij ze telkens konden kiezen uit 'Zeer oneens', 'Oneens', 'Eens' en 'Zeer eens'. In totaal hebben 87 ondernemers alle stellingen beoordeeld.

Bereikbaarheid Hoog Catharijne

De eerste stelling heeft betrekking op de bereikbaarheid van de parkeergarages in winkelcentrum Hoog Catharijne. In en nabij dit winkelcentrum (waaronder Utrecht CS en de Jaarbeurs zijn in totaal 7 parkeergarages, die gezamenlijk een groot aandeel parkeerplaatsen voor de binnenstad van Utrecht vertegenwoordigen. Uit de stelling blijkt dat meer dan de helft van de ondernemers (ca. 56%) vindt dat de onderneming niet goed bereikbaar is vanuit de parkeergarages in en nabij Hoog Catharijne. Het zijn voornamelijk ondernemers uit de Zadelstraat en de oostzijde van de Oudegracht die aangeven dat hun vestiging niet goed bereikbaar is.

Figuur 19: Stelling "De onderneming is goed bereikbaar vanuit de parkeergarages in Hoog Catharijne"



Bereikbaarheid openbaar vervoer

De tweede stelling gaat over de bereikbaarheid van de vestigingen met het openbaar vervoer. Openbaar vervoer zou een goed alternatief kunnen zijn voor de bereikbaarheid van de binnenstad van Utrecht, indien het aantal parkeergarages gaat afnemen. De meningen over de bereikbaarheid van de binnenstad van Utrecht zijn verdeeld. Circa 57% van de ondernemers geeft aan de bereikbaarheid van het onderzoeksgebied onvoldoende is. In totaal geeft circa 18% aan dat het gebied helemaal niet goed bereikbaar is. Hoofdzakelijk ondernemers die aan de Oudegracht zijn gevestigd, geven aan het oneens te zijn met de stelling. In en nabij de Mariaplaats zijn de ondernemers over het algemeen positiever over de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Dit valt te verklaren door de nabije aanwezigheid van Utrecht CS. In totaal geeft circa 43% aan dat de onderneming goed bereikbaar is.

Noodzaak parkeren nabijheid

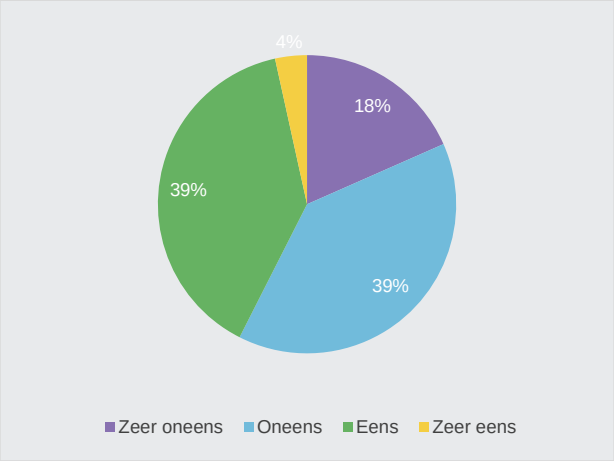
Aan ondernemers is gevraagd in hoeverre het van belang is om, vanwege het productassortiment, te kunnen parkeren in de nabijheid van de vestiging. Deze vraag is gesteld in het kader van grote, volumineuze en/of breekbare producten die worden aangeboden. Het is voor klanten niet wenselijk om met zulke producten lange afstanden te lopen in de relatief drukke binnenstad van Utrecht. De grote meerderheid van de ondernemers (ca. 70%) geeft aan dat parkeren in de nabijheid een noodzaak is in het kader van het productassortiment. Dit geeft enigszins een vertekend beeld, aangezien geen 70% van de ondernemers volumineuze en/of breekbare producten verkoopt. Het is aannemelijk dat ondernemers voornamelijk de noodzaak van parkeren in de nabijheid willen benadrukken. In het kader van de ruimtelijke spreiding van de ondernemers zijn geen patronen waarneembaar. In het hele onderzoeksgebied zijn de meningen verschillend. Een verklaring hiervoor is dat de stelling meer productafhankelijk is en in mindere mate locatie-afhankelijk.

Parkeervoorzieningen fietsen

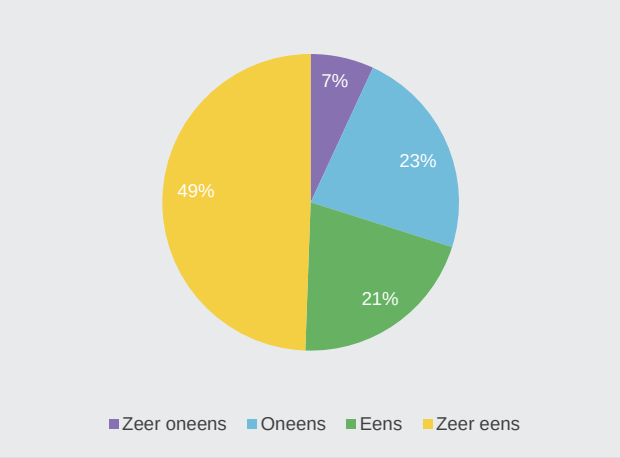
De vierde stelling heeft betrekking op de parkeervoorzieningen voor fietsen, waarbij specifiek is ingezoomd op fietsenstallingen. Kwalitatief goede mogelijkheden om de fiets te kunnen stallen, kunnen ertoe leiden dat er voor lokaal gebonden bewoners een volwaardig alternatief wordt geboden voor de auto. Hierbij moet ook worden gedacht aan voorzieningen voor de e-bike en toezicht aspecten.

De meerderheid geeft aan dat er goede fietsenstallingen zijn in de nabijheid van de onderneming. Circa 53% geeft aan het eens te zijn met de stelling. Het betreft voornamelijk ondernemers uit de Mariastraat/Mariaplaats, Zadelstraat en Lijnmarkt die aangeven dat er goede fietsenstallingen zijn in de nabijheid van de onderneming. Ondernemers aan de Oudegracht en Donkeregaard geven aan dat ze het oneens zijn met de stelling. Circa 24% geeft aan het oneens te zijn en circa 23% is het zeer oneens met de stelling.

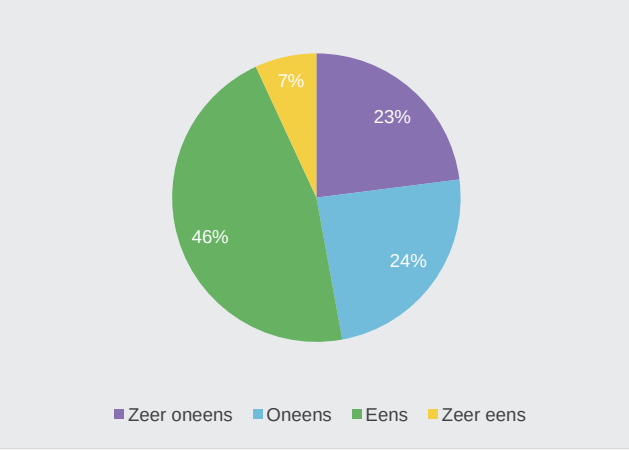
Figuur 20: Stelling "De onderneming is goed bereikbaar met het openbaar vervoer"



Figuur 21: Stelling "Vanwege mijn productassortiment is parkeren in de nabijheid een noodzaak"



Figuur 22: Stelling "Er zijn goede fietsenstallingen in de nabijheid van de onderneming"

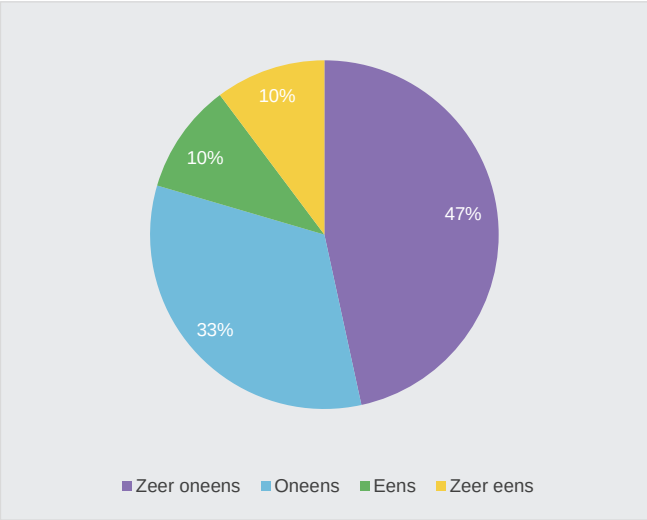


Autovrije binnenstad

De vijfde stelling heeft betrekking op het autovrij maken van de binnenstad. Een grote meerderheid van de ondernemers geeft aan dat de binnenstad niet volledig autovrij moet worden. In totaal geven 70 ondernemers (ca. 80%) aan het oneens te zijn met de stelling. Hieruit kan worden geconcludeerd dat autobereikbaarheid voor ondernemers een belangrijk criterium blijft om goed te kunnen ondernemen.

Een groot deel van de ondernemers die het eens zijn met de stelling is gevestigd in een gebied dat al kan worden gerekend tot een autovrije zone (Lijnmarkt en kruising Lijnmarkt-Zadelstraat). Verder bevinden de ondernemers die het eens zijn met de stelling zich grotendeels aan de Oudegracht en de Mariaplaats. Met betrekking tot de branches zijn er geen specifieke groepen te herleiden die een sterker belang hebben bij een autovrije stad.

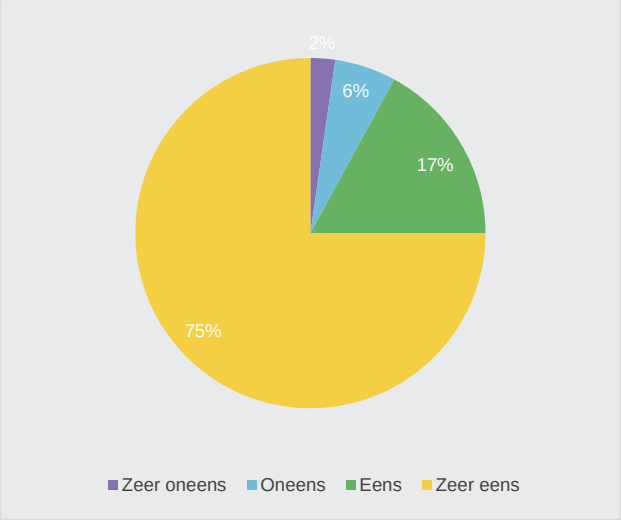
Figuur 23: Stelling "De binnenstad moet volledig autovrij worden"



Gebruik Springweggarage

De laatste stelling gaat over het gebruik van de Springweggarage door klanten van hun vestiging. De overgrote meerderheid (ca. 92%) geeft aan dat veel van hun klanten gebruik maken van de Springweggarage. Driekwart van de ondernemers (66 ondernemers) geeft aan het zeer eens te zijn met de stelling. In totaal geven 7 ondernemers (ca. 8%) aan dat er niet veel klanten zijn die gebruik maken van de Springweggarage. Het betreft hierbij voornamelijk horeca-vestigingen, verspreid over het onderzoeksgebied.

Figuur 24: Stelling "Veel klanten maken gebruik van de Springweggarage"



Herkomst

Aan ondernemers is gevraagd om een inschatting te maken van de herkomst van de klanten. Hierbij ondernemers 100 punten verdeeld over 4 geografische schaalniveaus (zie tabel 4.1). Hieruit blijkt dat de herkomst in totaal gemiddeld het meest bestaat uit klanten die uit de stad Utrecht komen (gemiddeld 36 punten), gevolgd door de provincie (29 punten). Per groep zijn wel verschillen aan te merken. Zo is bij de groep 'overig' (zalenverhuur) gemiddeld een veel hogere herkomst buiten Nederland waar te nemen en is de groep 'diensten' meer provinciaal georiënteerd (45 punten). De groep 'Vrije tijd' heeft met 38 punten gemiddeld een relatief hoge landelijke oriëntatie.

Tabel 5: Verdeling herkomst klanten naar groep

Groep	Stad Utrecht	Provincie Utrecht	Neder-land	Buiten Nederland
Dagelijks	41	28	29	2
Detailhandel overig	33	28	24	15
Diensten	20	45	20	15
In/Om Huis	39	35	19	7
Leisure	39	28	22	11
Mode & Luxe	33	33	27	6
Overig	30	20	15	35
Vrije Tijd	38	18	38	7
Totaal	**36**	**29**	**24**	**10**

Vestigingsplaats

Aan ondernemers is gevraagd in hoeverre ze tevreden zijn met de huidige vestigingsplaats. Hierbij konden de ondernemers een plek op een schaalbalk aangeven die loopt van ‘Zeer ontevreden’ tot ‘Zeer tevreden’. In de analyse is deze input vertaald naar scores, waarbij een score van 0 ‘Zeer ontevreden’ is en een score van 100 ‘Zeer tevreden’. In totaal hebben 76 ondernemers deze vraag ingevuld. De ondernemers geven de huidige vestigingsplaats een gemiddelde score van 82. Vertaald naar de schaalbalk kan deze gemiddelde score worden omschreven als ‘Goed tot Zeer Goed’.

Vervolgens is gevraagd naar een korte toelichting van de beoordeling. Bereikbaarheidsaspecten worden veelvuldig genoemd, waarbij OV- en fietsbereikbaarheid goed worden beoordeeld en dat de autobereikbaarheid nu veelal matig/slecht is of slecht gaat worden als er parkeergarages (zoals de Springweg) verdwijnen. Verder worden het historische karakter en bijbehorende schoonheid, het onderscheidende winkelaanbod, de levendigheid en het gezellige karakter van de binnenstad meermaals als toelichting op de beoordeling gegeven. De reacties zijn in onderstaande woordenwolk weergegeven.

Figuur 25: Woordenspin toelichting vestigingsplaats



Kwaliteiten & Knelpunten

Kwaliteiten vestigingsplaats

Aan ondernemers is gevraagd wat zij de belangrijkste kwaliteiten van de vestigingsplaats in de binnenstad van Utrecht vinden. Het betrof een open vraag. In totaal hebben 77 ondernemers aangegeven wat zij als belangrijkste kwaliteiten ervaren.

Relatief veel ondernemers vinden de centrale locatie van de stad (in de regio en in Nederland), het historische karakter, de architectuur, de bereikbaarheid, het winkelpubliek (en bijbehorende drukte) en de sfeer de belangrijkste kwaliteiten van de binnenstad van Utrecht. De stad is op zowel lokale, regionale als nationale schaal goed bereikbaar. Met betrekking tot bereikbaarheid wordt enerzijds aangegeven dat de ov- en fietsbereikbaarheid als kwaliteit wordt gezien en dat de autobereikbaarheid, indien de bestaande parkeergarages worden behouden, ook met regelmaat als kwaliteit wordt beschouwd.

Figuur 26: Woordenspin kwaliteiten vestigingsplaats



Knelpunten vestigingsplaats

Naast het in kaart brengen van de kwaliteiten is het ook van belang om inzichtelijk te maken wat de ondernemers als knelpunten ervaren. Ook dit betrof een open vraag, waarbij tevens 77 ondernemers hebben aangegeven wat zij als knelpunten zien.

Bereikbaarheidsaspecten, zoals parkeergelegenheid, verkeerssituatie, laad- en losplekken (aanleveren), wegwerkzaamheden en parkeerkosten worden meermaals als knelpunten genoemd. Aangezien de vragenlijst voornamelijk betrekking heeft op de impact van een mogelijke sloop van de parkeergarage, is het aannemelijk dat ondernemers zich voornamelijk op bereikbaarheidsaspecten hebben gefocust. Overige benoemde aspecten zijn het winkelaanbod (te weinig diversiteit), leegstand (te hoog) en de doorloop (slecht) in de binnenstad.

Figuur 27: Woordenspin knelpunten vestigingsplaats



Effecten & Aanbevelingen Springweggarage

Effecten mogelijke sloop Springweggarage

Aan ondernemers is gevraagd om een inschatting te maken van het effect van een mogelijke sloop van de Springweggarage. Hierbij konden de ondernemers een plek op een schaalbalk aangeven die loopt van 'Zeer negatieve effecten' (score 0) tot 'Zeer positieve effecten' (score 100). In totaal hebben 70 ondernemers deze vraag ingevuld. De ondernemers geven een gemiddelde score van 11. Vertaald naar de schaalbalk verwachten ondernemers dat een mogelijke sloop van de Springweggarage 'Zeer negatieve effecten' zal hebben op hun onderneming. De meeste ondernemers geven aan dat een mogelijke sloop van de Springweggarage vooral ten koste gaat van de bereikbaarheid van het zuidelijke gedeelte van de binnenstad. Een behoorlijk aantal winkels kent een doelgericht winkelpubliek die veelal de auto in de Springweggarage parkeren. De verwachting is dat de klandizie van voornamelijk klanten die veel besteden gaat afnemen. Verschillende ondernemers geven aan dat de garage van groot belang is voor de onderneming.

Figuur 28: Woordenspin toelichting vestigingsplaats



Rol gemeente

In totaal hebben 77 ondernemers aangegeven wat de rol van de gemeente zou kunnen zijn, indien de Springweggarage wordt gesloopt. Hierbij geven 11 ondernemers nadrukkelijk aan dat de gemeente moet voorkomen dat de parkeergarage wordt gesloopt. Het aanbieden van andere parkeergelegenheden en het aanbieden goede alternatieven zijn andere oplossingen die ondernemers meermaals aangeven. Sommige ondernemers geven aan dat de gemeente meer ruimte te bieden voor voetgangers en fietsers. Enkele andere rollen die de overheid zou kunnen nemen, hebben betrekking op aspecten die niet rechtstreeks aan parkeren zijn gekoppeld. Hierbij wordt gedacht aan: het verbeteren van de doorloop/routing, het verruimen van terrassen en het realiseren van meer terrassen.

Figuur 29: Woordenspin toelichting vestigingsplaats



Wenselijke ontwikkeling Springweggarage

Ten slotte is aan ondernemers gevraagd wat een wenselijke ontwikkeling zou zijn, indien de Springweggarage zou worden gesloopt. In totaal hebben 78 ondernemers hun ideeën verwoord.

Wederom benadrukken relatief veel ondernemers aan de parkeergarage niet gesloopt moet worden (18 keer genoemd) of dat er een nieuwe parkeergarage voor in de plaats moet komen (11 keer genoemd). Andere alternatieven die zijn genoemd is het bouwen van (betaalbare/goedkope) woningen, het realiseren van een park/groenvoorzieningen, ruimte voor culturele activiteiten of voor om er een evenementenlocatie van te maken.

Figuur 30: Woordenspin toelichting vestigingsplaats



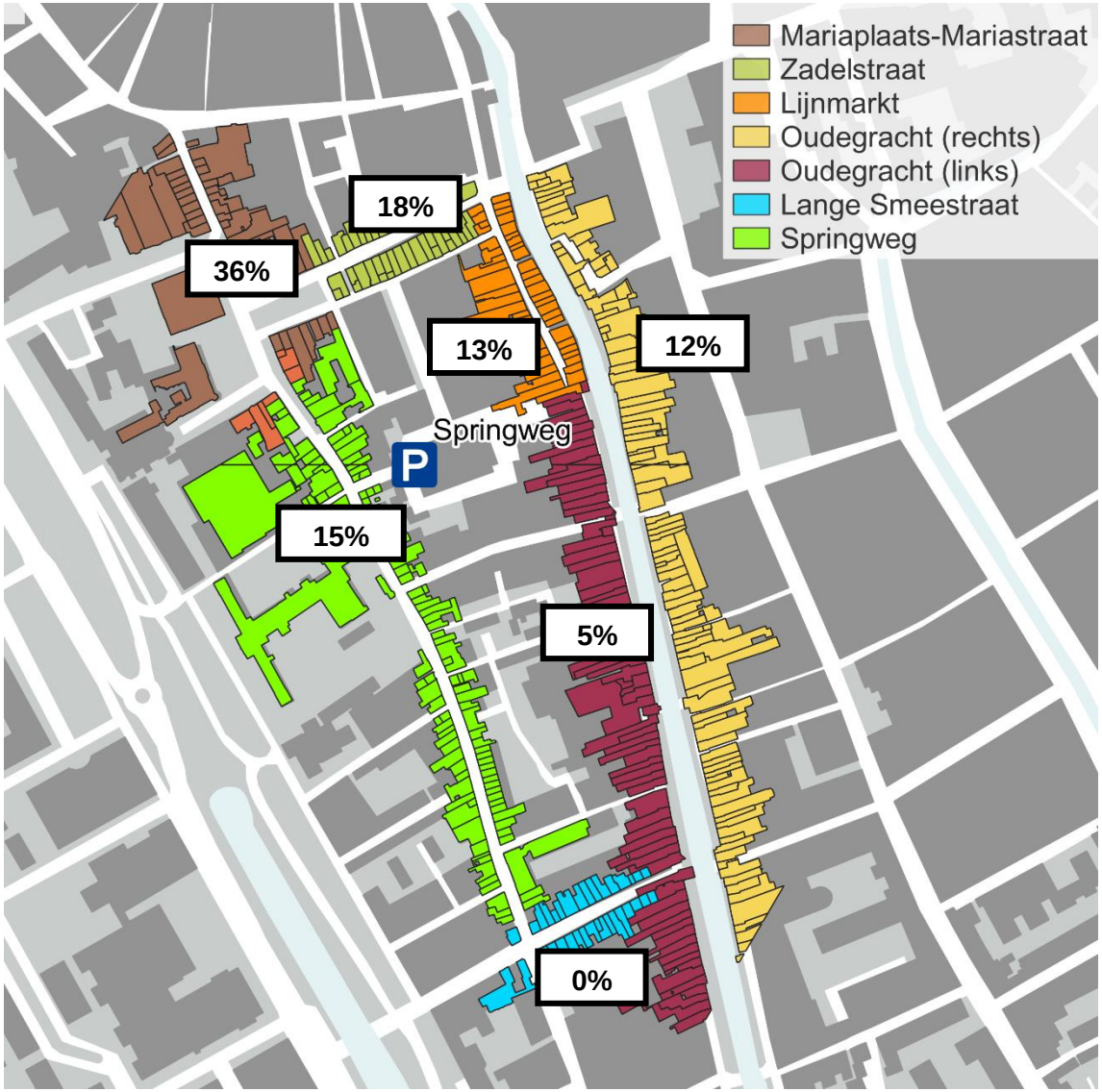
Bijlage C
Analyse Bezoekersenquête

Respons

Als onderdeel van de analyse van effecten is aan bezoekers de mogelijkheid geboden om door middel van het invullen van een enquête een mening te laten horen over de bereikbaarheidsaspecten en bezoekredenen van de binnenstad van Utrecht. De enquête is op basis van verspreiding in de binnenstad gedaan. Hiervoor heeft Zicht op Data op donderdag 14 november en zaterdag 16 november enquêtes verspreid in het onderzoeksgebied. Enerzijds is voor de donderdag gekozen, omdat het dan koopavond is. Anderzijds is voor de zaterdag gekozen, omdat deze dag gewoonlijk veel bezoekers trekt. Een belangrijke voorwaarde is dat de steekproef aselect is gedaan. Uiteindelijk heeft het veldwerk geresulteerd in een respons van 368 ingevulde enquêtes. In figuur 31 is een kaart weergegeven met de verdeling van de bezoekers per deelgebied.

Om ervoor te zorgen dat de steekproef aselect is, zijn een tweetal persoonskenmerken gevraagd. Het eerste kernmerk gaat over de leeftijd. Ca. 35% van de bezoekers is tussen de 15 en 29 jaar oud, ca. 23% tussen de 30 en 44 jaar, ca. 28% tussen de 45 en 64 jaar en ca. 14% is ouder dan 65 jaar. Als wordt gekeken naar de samenstelling van het huidhouden, dan is 32% alleenstaand, 25% meerpersoonshuishoudens met kinderen en 43% meerpersoonshuishoudens zonder kinderen. Op basis van de spreiding kan worden geconcludeerd dat willekeurig bezoekers boven de 15 jaar zijn bevraagd met een verschillende samenstelling van huishouden. Het onderzoek kan dus in voldoende mate als aselect worden beschouwd.

Figuur 31: Percentages input bezoekers per deelgebied



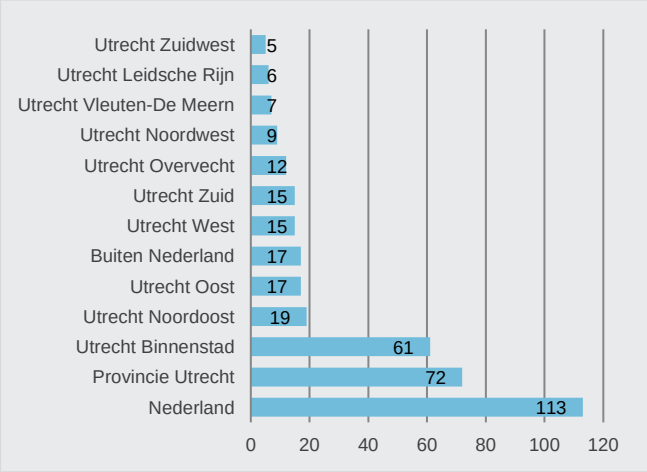
Herkomst bezoekers

In figuur 32 is de verdeling van de respons naar herkomst weergegeven. Grofweg bestaat de indeling uit ‘stad Utrecht’, provincie Utrecht (buiten stad Utrecht)‘ ‘Nederland (buiten provincie Utrecht’ en ‘buiten Nederland’.

De meeste bezoekers komen uit de stad Utrecht. In totaal zijn er 166 bezoekers (ca. 44%) die in de stad Utrecht wonen. Van deze 166 bezoekers wonen er 61 in de binnenstad. Verder komen 19 bezoekers uit Utrecht Noordoost en 17 in Utrecht Oost. De overige bezoekers die in de stad wonen, komen uit overige stadsdelen. Hierbij valt op dat er relatief weinig bezoekers zijn die in de wijken Vleuten-De Meern, Leidsche Rijn en Zuidwest wonen.

In totaal komen 72 bezoekers uit de provincie Utrecht (woonachtig buiten de stad Utrecht), Deze groep vormt ca. 20% van alle bezoekers. Er zijn 113 bezoekers (ca. 31%) die woonachtig zijn in Nederland (buiten de provincie Utrecht). Ten slotte zijn er 17 bezoekers (ca. 5%) die buiten Nederland wonen. In figuur 32 is de afkomst van alle bezoekers weergegeven.

Figuur 32: Verdeling herkomst bezoekers



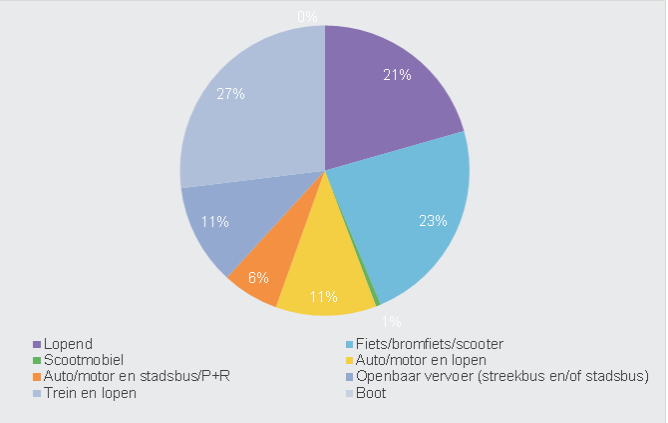
Vervoersmiddel

Aan bezoekers is gevraagd met welk vervoersmiddel ze naar de stad zijn gekomen. Uit de resultaten blijkt dat de modaliteit van bezoekers behoorlijk verschilt. De meeste bezoekers (ca. 27%) geven aan dat ze met de trein naar de binnenstad zijn gekomen, gevolgd door fiets/bromfiets/scooter (ca. 23%). Daarnaast zijn er relatief veel bezoekers (ca. 21%) die aangeven dat ze lopend naar de binnenstad zijn gekomen. Dit zijn grotendeels bezoekers die ook in de binnenstad wonen. In totaal geeft 17% aan dat ze met de auto naar de binnenstad zijn gekomen. Hiervan geeft 11% aan dat ze de auto in de nabijheid van de binnenstad hebben geparkeerd en 6% geeft aan dat ze gebruik hebben gemaakt van een P+R aan de rand van de stad. In het kader van het mogelijk weren van autoverkeer en parkeervoorzieningen is het van belang om kwalitatief goede P+R-voorzieningen te hebben en dito OV-voorzieningen van en naar deze parkeervoorzieningen.

Als de vervoersmiddelen worden afgezet tegen de herkomst van de bezoekers, valt op dat veruit de meeste bezoekers uit de stad Utrecht de fiets, bromfiets of scooter als vervoersmiddel gebruiken. Alleen voor de wijk Vleuten-De Meern geldt dat een meerderheid gebruik maakt van de auto of het openbaar vervoer. Ook de tram wordt soms genoemd. Bezoekers uit de provincie komen hoofdzakelijk met het openbaar vervoer (28% reist met de trein en 26% reist met stads- en streekbussen). In totaal geeft ca. 29% aan met de auto te reizen. Van deze 29% maakt 45% gebruik van een P+R aan de rand van de stad. De bezoekers uit Nederland (buiten de provincie Utrecht) reizen relatief of grote schaal met de trein. Ca. 63% van deze groep bezoekers reist met de trein. Het autogebruik ligt in deze groep ook hoger, maar valt met 18% relatief wel mee. De overige bezoekers uit Nederland maken gebruik van andere vervoersmiddelen, zoals de streekbus (zoals de Brabantliner).

Ten slotte is gekeken naar de vervoersmiddelen van bezoekers die buiten Nederland woonachtig zijn. Hiervan geeft bijna de helft aan dat ze met de auto reizen, waarvan de helft gebruik maakt van een P+R aan de rand van de stad. Ca. 29% is met de trein naar Utrecht gereisd. In figuur 33 staan de verhoudingen weergegeven.

Figuur 33: Type vervoer



Bij de volgende vragen is er sprake van een vertakking. Indien bezoekers hebben ingevuld dat ze de auto als vervoersmiddel hebben gebruikt, hebben ze de vragen gekregen die in hoofdstuk 3 zijn geanalyseerd. De vragen voor bezoekers die met het openbaar vervoer naar de binnenstad zijn gereisd, zijn in hoofdstuk 4 geanalyseerd.

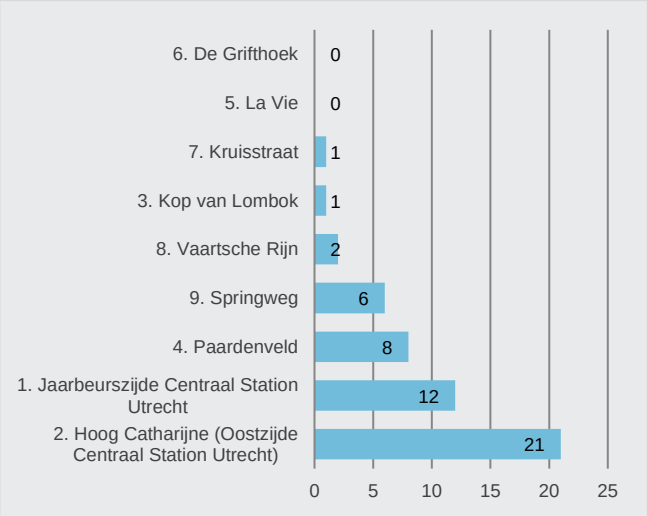
Vervoersmiddel auto

Er zijn een drie stellingen die betrekking hebben op de auto als vervoersmiddel. Hierbij gaat het voornamelijk om de parkeervoorzieningen in de binnenstad van Utrecht en de bereikbaarheid van de garages.

Parkeren parkeergarages binnenstad

Aan bezoekers, die met de auto naar de binnenstad van Utrecht zijn gekomen, is gevraagd waar ze de auto hebben geparkeerd. De bezoekers konden kiezen uit een negental gebieden (zie figuur 34). Om het bezoekers makkelijk te maken, zijn de parkeergarages in Hoog Catharijne samengevoegd. Dit geldt ook voor de parkeerplaatsen bij de Jaarbeurs. Veruit de meeste bezoekers geven aan dat ze de auto in één van de parkeergarages in Hoog Catharijne hebben geparkeerd, gevolgd door de parkeerplaatsen aan de Jaarbeurszijde van Utrecht CS (zie figuur 35). Slechts 12% geeft aan de auto in de Springweggarage te hebben geparkeerd. Dat is 1,3% van de bezoekers aan de binnenstad.

Figuur 34: Gebruik parkeergarages gebruikers van de auto (aantal)



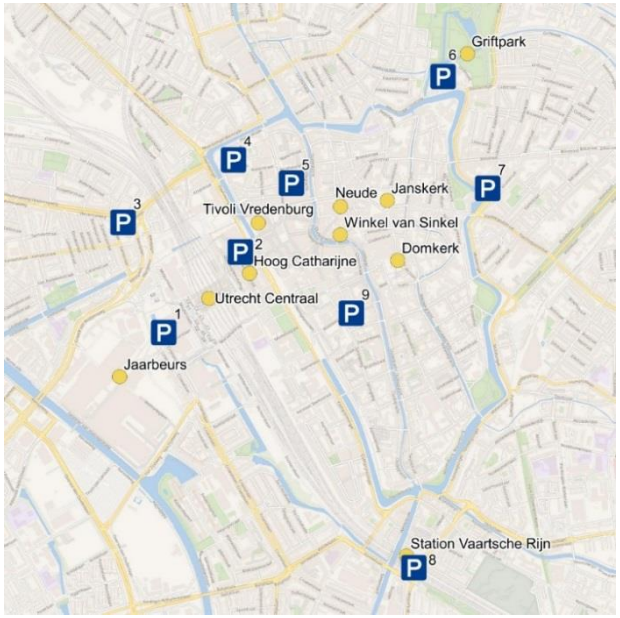
Bereikbaarheid parkeergarages

In het algemeen geven bezoekers aan dat ze tevreden zijn met de bereikbaarheid van de parkeergarages. Ca. 42% geeft aan tevreden te zijn en ca. 42% geeft aan er zeer tevreden over te zijn. Slechts 11% is ontevreden of zeer ontevreden over de bereikbaarheid.

Er zijn weinig verschillen waarneembaar als de parkeergarages afzonderlijk worden geanalyseerd. Slechts één respondent (van de 5) geeft aan ontevreden te zijn over de bereikbaarheid van de Springweggarage. Over de garages aan de Jaarbeurszijde CS en Hoog Catharijne zijn bezoekers over het algemeen zeer tevreden over de bereikbaarheid.

In het kader van het mogelijk weren van autoverkeer en parkeervoorzieningen is het essentieel dat er uitstekende bewegwijzering van en naar de parkeergarages zijn.

Figuur 35: Parkeergarages binnenstad Utrecht



Oordeel parkeergarages

Aan bezoekers is gevraagd om een waardeoordeel te geven aan de parkeergarages. Bezoekers konden de garages een cijfer geven van 1 tot 10, waarbij 1 ‘zeer slecht’ is en 10 ‘zeer goed’.

De parkeergarages in Utrecht zijn gemiddeld met een 7,6 beoordeeld. Dit betekent dat ze kunnen worden omschreven als goed tot zeer goed. Van alle garages waar meer dan 5 bezoekers hebben geparkeerd, zijn de parkeerplaatsen aan de Jaarbeurszijde van Utrecht CS het hoogst beoordeeld. Gemiddeld hebben deze parkeerplaatsen een 8 gescoord. De Springweggarage heeft met gemiddeld een 7,4 de laagste score, maar kan evengoed worden beoordeeld als een ruime voldoende.

Overig vervoer

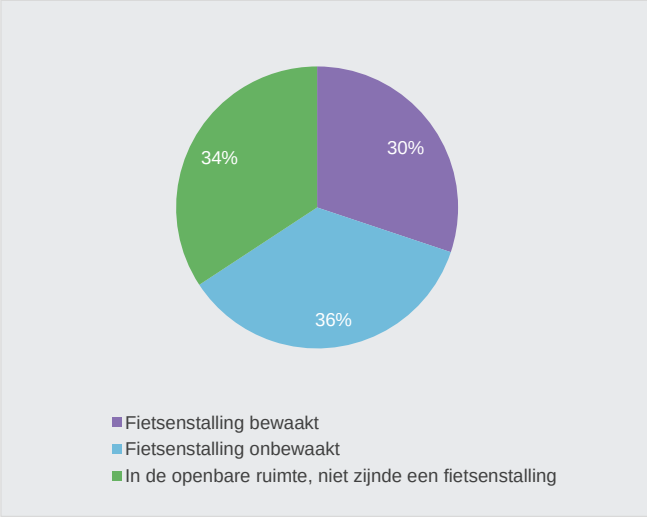
In hoofdstuk 2 is aangegeven dat 27% met de trein naar Utrecht is gereisd, 23% met de fiets/bromfiets/scooter, 21% lopend en 11% met de streek- en/of stadsbus. In dit hoofdstuk zijn de modaliteiten fiets en openbaar vervoer kort uiteengezet.

Parkeervoorzieningen fietsen

In totaal hebben 73 bezoekers aangegeven dat ze hun fiets hebben gestald in de binnenstad van Utrecht. Hiervan geven 26 bezoekers aan dat de fiets in een onbewaakte fietsenstalling hebben geplaatst, 25 in de openbare ruimte, niet zijnde een fietsenstalling en geven 22 bezoekers aan dat ze de fiets in een bewaakte fietsenstalling hebben gestald.

Vervolgens is aan bezoekers gevraagd waar ze de fiets hebben geparkeerd. Veruit de meeste bezoekers geven aan dat de fiets in de omgeving Mariaplaats/Zadelstraat hebben geparkeerd.

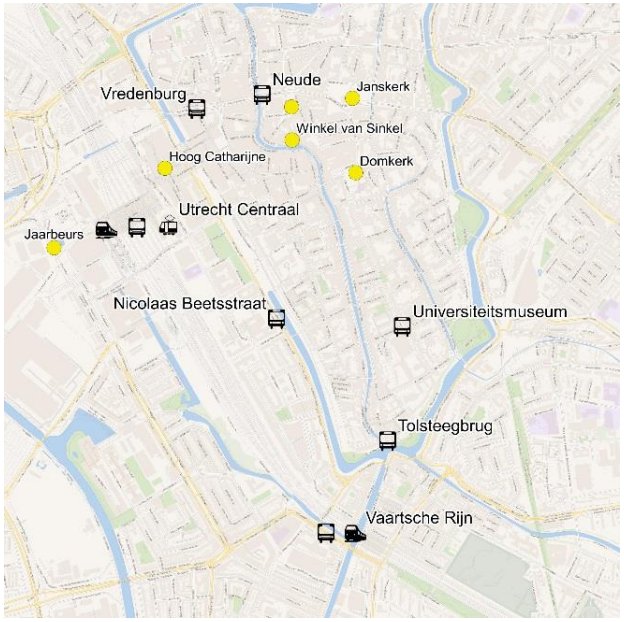
Figuur 36: locaties parkeren fiets



Openbaar vervoer

Een grote meerderheid geeft aan dat ze op Utrecht CS zijn uitgestapt. Dit betreft voornamelijk treinreizigers uit de provincie en de rest van Nederland. In totaal geeft ca. 70% van alle reizigers in het openbaar vervoer aan met de trein naar Utrecht te zijn gekomen en op Utrecht CS te zijn uitgestapt. Ca. 20% is met de bus gereisd en op Utrecht CS uitgestapt. Verder geven enkele bezoekers aan met de bus bij de Neude (ca. 2%) en bij Vredenburg (ca. 5%) te zijn uitgestapt. Daarnaast geeft ca. 3% aan met de tram naar de binnenstad van Utrecht te zijn gereisd en op Utrecht CS is uitgestapt. In onderstaande kaart zijn alle belangrijke haltes en stations in de binnenstad van Utrecht weergegeven. Naast de genoemde haltes in onderstaande figuur geven 2 bezoekers aan bij halte Janskerkhof te zijn uitgestapt.

Figuur 37: ov-haltes en stations in de binnenstad



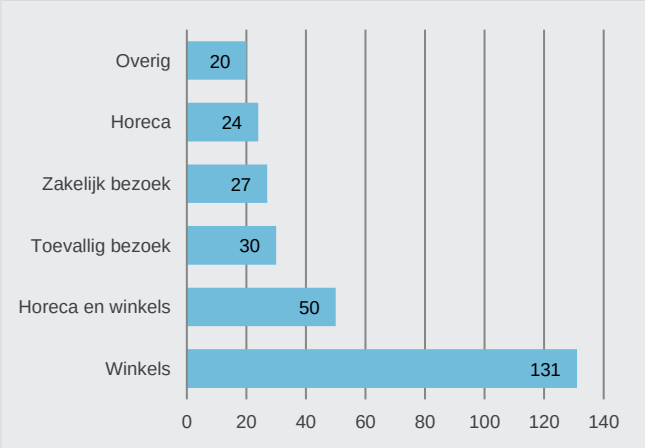
Bezoekmotief

In het kader van de mogelijke sloop van de Springweggarage is het van belang om te achterhalen wat het motief is voor het bezoek aan de binnenstad van Utrecht. Hieruit kan worden herleid of er in het kader van specifieke winkelbezoeken een noodzaak bestaat om in de nabijheid te parkeren of dat andere alternatieven ook geschikt zouden zijn.

Reden bezoek

Op de vraag wat de reden is om het deel van de binnenstad te bezoeken waar bezoekers op dat moment zijn geënquêteerd, geeft bijna de helft aan dat ze dit doen vanwege een doelgericht bezoek aan één of meerdere winkels (ca. 46%). Ca. 18% geeft aan dat de reden enerzijds het bezoek aan één of meerdere winkels is en anderzijds het bezoek aan één of meerdere horecavoorzieningen. 10% geeft aan dat ze alleen voor zakelijk bezoek in het gebied zijn. Ca. 11% geeft aan dat ze toevallig in het gebied zijn. Verder zijn er nog enkele bezoekers die aangeven in het gebied te zijn voor een bijeenkomst, bedrijfsactiviteiten en/of alleen horecabezoek. In totaal zijn er 282 antwoorden gegeven.

Figuur 38: Bezoekmotief



Er zijn verschillende bezoekers die aangeven dat ze een andere reden hebben dan de voorgaand benoemde redenen om de binnenstad van Utrecht te bezoeken. De meest genoemde redenen zijn dat ze in de binnenstad wonen, werken of vrienden/familie hebben die ze bezoeken. Daarnaast zijn er verschillende bezoekers die aangeven dat ze voor culturele activiteiten (muziek, theater of bioscoop) of voor de gezelligheid en sfeer in de binnenstad zijn. Ook school/studie is verschillende keren benoemd als reden voor het bezoek. Een opvallende reden die regelmatig wordt genoemd is het bezoeken van de open dag van Utrecht University. Deze activiteit is tijdsgebonden en zal over de rest van het jaar niet zichtbaar zijn in de resultaten. Een andere opvallende reden is het spelen van Pokémon Go in de binnenstad. In onderstaande figuur is een woordenwolk weergegeven met de open antwoorden die bezoekers hebben gegeven.

Figuur 39: Woordenwolk bezoekmotief



Winkel-/horecabezoek

Aan bezoekers is gevraagd welke specifieke publieksgerichte voorzieningen ze hebben bezocht. Het gaat hierbij om winkel- en horecavoorzieningen in de hele binnenstad. Veruit de meest genoemde winkel die ze hebben bezocht is Hema (24 bezoekers), gevolgd door Bijenkorf (14 bezoekers), Dille & Kamille (11 bezoekers) en een bezoek aan de markt (11 bezoekers). Verder worden hoofdzakelijk winkels in de branche Mode & Luxe genoemd. Hoogst genoteerde winkel in de groep 'dagelijkse voorzieningen' is Spar aan de Mariaplaats (7 bezoekers). De meest bezochte horecavoorziening is Bagels & Beans (6 bezoekers). In onderstaande woordenwolk zijn alle voorzieningen genoemd die meer dan één keer zijn genoemd.

Figuur 40: Woordenwolk bezoek voorzieningen



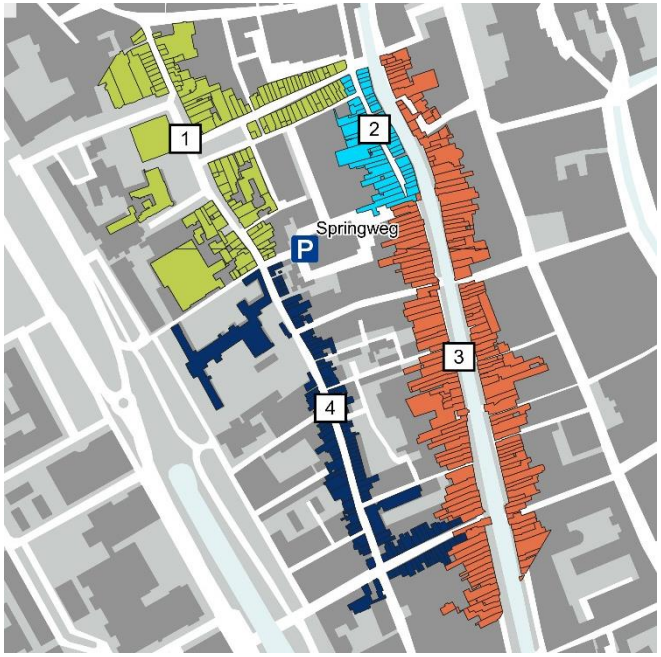
Deelgebieden onderzoeksgebied

Aan bezoekers is gevraagd om aan te geven in welke gebieden binnen het onderzoeksgebied ze bestedingen hebben gedaan. De gebieden zijn in figuur 41 weergegeven. Om het voor bezoekers eenvoudig te maken om een deelgebied te kiezen, zijn de volgende gebieden gemaakt:

1. Mariaplaats, Mariastraat, Zadelstraat;
2. Lijnmarkt en omgeving;
3. Oudegracht (links en rechts);
4. Springweg, Lange Smeestraat.

In totaal hebben 247 bezoekers deze vraag ingevuld. Circa een derde geeft aan dat ze in geen van de vier gebieden een besteding heeft gedaan. In gebied 1 worden de meeste bestedingen gedaan. In totaal heeft 51% een of meerdere bestedingen gedaan in dit gebied. Ca. 32% heeft alleen in dit gebied bestedingen gedaan. Ca. 35% heeft in gebied 2 bestedingen gedaan, waarvan ca. 6% alleen in dit gebied. Voor gebied 3 geldt dat 26% bestedingen hebben gedaan, waarvan ca. 4 % alleen in dit gebied. Ten slotte heeft 16% bestedingen hebben gedaan in gebied 4, waarvan ca. 2% alleen in dit gebied. De Mariaplaats, Mariastraat en Zadelstraat zijn op basis hiervan de straten waar de meeste bestedingen (in aantal) worden gedaan.

Figuur 41: Deelgebieden onderzoeksgebied



Deelgebieden binnenstad

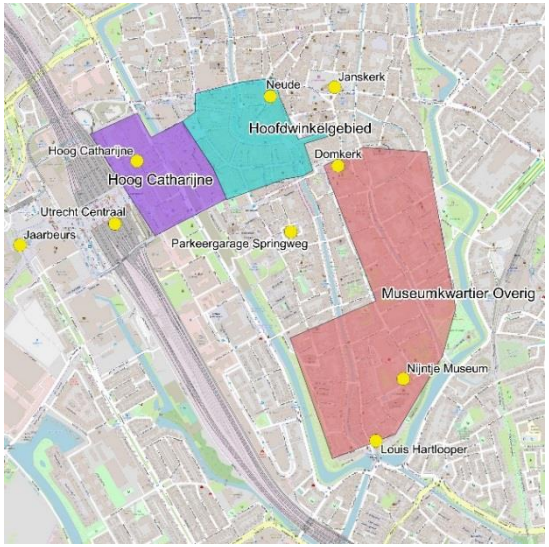
Naast het onderzoeksgebied zijn er in de binnenstad van Utrecht drie andere gebieden opgesteld:

1. Hoog Catharijne
2. Hoofdwinkelgebied
3. Museumkwartier overig

Aan bezoekers is gevraagd welke andere gebieden in de binnenstad ze ook hebben bezocht. In totaal hebben 266 bezoekers aangegeven dat ze ook een of meerdere andere gebieden hebben bezocht.

Ca. 80% heeft naast het onderzoeksgebied ook Hoog Catharijne bezocht (212 bezoekers), waarbij 99 bezoekers alleen het onderzoeksgebied en Hoog Catharijne hebben bezocht. Iets meer dan de helft van de bezoekers hebben naast het onderzoeksgebied ook het Hoofdwinkelgebied bezocht (ca. 53%) en ca. 22% heeft naast het onderzoeksgebied ook Museumkwartier overig bezocht (58 bezoekers). In onderstaande figuur staan de aantallen weergegeven.

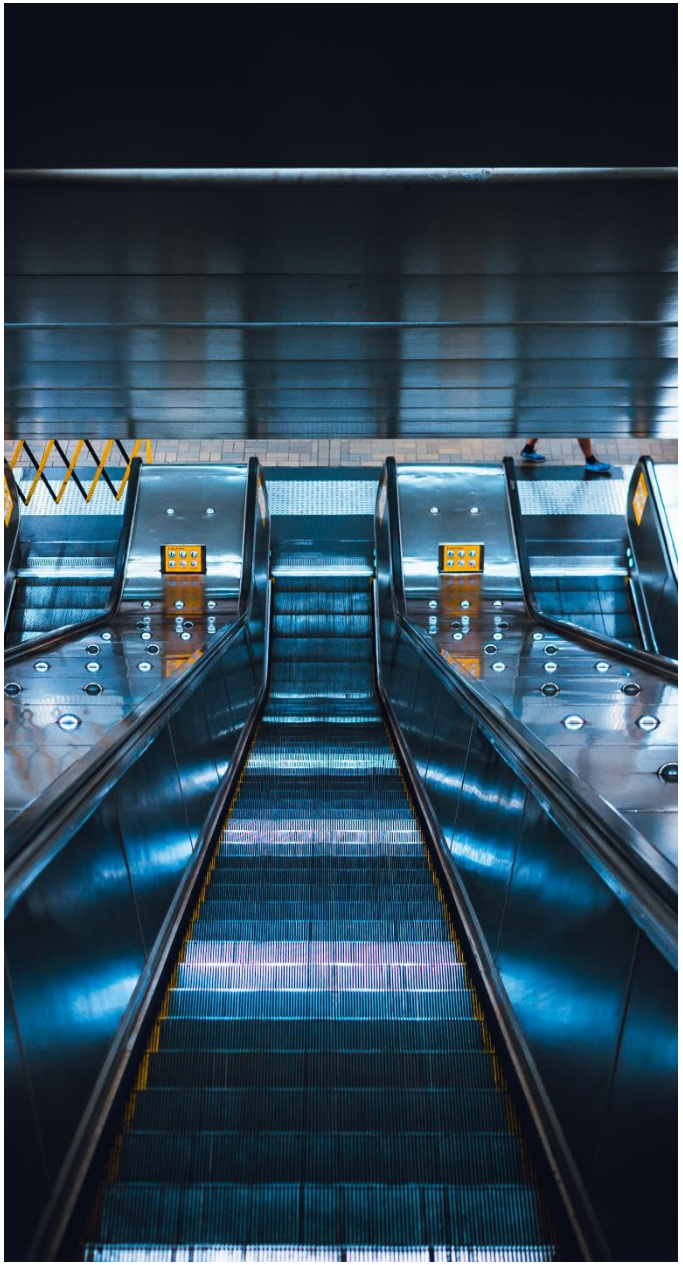
Figuur 42: Deelgebieden binnenstad



Frequentie bezoek

Ten slotte is aan bezoekers gevraagd hoe vaak ze het onderzoeksgebied bezoeken. In totaal hebben 360 bezoekers deze vraag beantwoord. Ca. 23% van de bezoekers geeft aan het onderzoeksgebied 3 keer of meer per week te bezoeken. Ca. 22% doet dit ongeveer 1 tot 2 keer per week. Eveneens 23% bezoekt het onderzoeksgebied maximaal 2 keer per jaar. Een derde van de bezoekers geeft aan zelden of nooit het onderzoeksgebied in de binnenstad van Utrecht te bezoeken.

Als de frequentie wordt gespiegeld aan de herkomst van bezoekers, dan kan in het algemeen worden geconcludeerd dat hoe groter de afstand naar de binnenstad is, des te lager de bezoekfrequentie is. Vanuit de provincie Utrecht (buiten de stad Utrecht) geeft ca. 30% minimaal 1 keer per week het onderzoeksgebied te bezoeken. Vanuit Nederland (buiten de provincie Utrecht) bezoekt ca. 15% van alle bezoekers het onderzoeksgebied minimaal 1 keer per week. Op stadsniveau is de frequentie relatief gezien is de frequentie het hoogst bij bezoeker uit de wijken Binnenstad (92% minimaal 1 keer of meer per week), Noordoost (79% minimaal 1 keer of meer per week) en Noordwest (78% minimaal 1 keer of meer per week).



Bijlage D
Aanbod hoofdbranches deelgebieden

Tabel 6: Aanbod hoofdbranches deelgebied Noord 300m (Locatus)

Hoofdbranche	Aantal vestigingen	Totaal WVO (m²)	Gemiddeld WVO (m²)
Leegstand	14	1.215	87
Levensmiddelen	15	826	55
Persoonlijke Ver-zorging	7	290	41
Kleding & Mode	53	5.679	107
Schoenen & Leder-waren	20	1.568	78
Juwelier & Optiek	13	704	54
Huishoudelijke- & Luxe Artikelen	6	900	150
Antiek & Kunst	2	90	45
Sport & Spel	4	334	84
Hobby	4	205	51
Media	6	543	91
Plant & Dier	1	40	40
Bruin & Witgoed	3	240	80
Auto & Fiets	1	85	85
Wonen	7	1.771	253
Detailhandel Overig	5	372	74
Horeca	60	5.162	86
Cultuur	4	251	63
Ontspanning	3	1.062	354
Ambacht	13	688	53
Particuliere Dienst-verlening	3	304	101
Totaal	**244**	**22.329**	**92**

Tabel 7: Aanbod hoofdbranches deelgebied Zuid 500m (Locatus)

Hoofdbranche	Aantal vestigingen	Totaal WVO (m²)	Gemiddeld WVO (m²)
Leegstand	1	36	36
Kleding & Mode	9	544	60
Huishoudelijke- & Luxe Artikelen	3	140	47
Antiek & Kunst	7	400	57
Sport & Spel	4	955	239
Hobby	2	422	211
Media	2	152	76
Auto & Fiets	1	35	35
Wonen	2	134	67
Detailhandel Overig	12	1.570	131
Horeca	22	2.117	96
Cultuur	3	645	215
Ontspanning	2	75	38
Verhuur	1	10	10
Ambacht	14	662	47
Particuliere Dienst-verlening	3	225	75
Totaal	**88**	**8.122**	**92**

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opgave Centrum, Binnenstad/Stationsgebied
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Toekomst parkeergarage Springweg - H1 t/m H7



28 oktober 2020
Definitief

Gebiedscoördinator: Lode Messemaker
Projectmanager: Bas Pickkers

Gemeente Utrecht

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Voorstel College van B & W
3. Historie
4. Nut en Noodzaak van de garage
5. Economische impact van de garage
6. Reactie stakeholders
7. Relatie met andere projecten
8. Juridische positie (geheim)
9. Financiën (geheim)

Bijlagen

Gemeente Utrecht

1. Inleiding

Het coalitieakkoord “Ruimte voor iedereen” uit 2018 zegt het volgende in relatie tot de parkeergarage Springweg:
“We willen stapsgewijs het aantal parkeerplaatsen verminderen aan de Oudegracht en op het Janskerkhof. Er komen toegankelijke looproutes, fietsparkeerplekken, bankjes en groen voor terug. We onderzoeken de komende periode hoe dit kan worden gerealiseerd en of de parkeergarages aan de Springweg en het Paardenveld daarvoor benut kunnen worden. Hiermee kunnen we autoparkeren faciliteren voor omwonenden met een straatvergunning. Ook biedt dit ruimte voor fietsparkeren en verschillende vormen van deelmobiliteit, de resterende plekken kunnen dan worden gebruikt voor bezoekersparkeren.”

Voor U ligt een document dat een toelichting geeft op een voorstel van het College van B&W over de toekomst van parkeergarage Springweg.

2 Voorstel College van B & W

Het College van B&W heeft een voorstel uitgewerkt over de toekomst van parkeergarage Springweg. Na een intensieve onderhandelingsperiode met de huidige erfpachter Klépierre hebben partijen in juli 2020 het volgende onderhandelingsresultaat geboekt:

- Het erfpachtcontract met Klépierre dat eindigt op 15 mei 2022 wordt met twee jaar verlengd tot en met 15 mei 2024. De waarde van deze exploitatie blijft binnen de grenswaarde van een concessie voor diensten van € 5,35 mio en mag daarom één op één worden afgesproken. Klépierre betaalt gedurende deze twee jaar dezelfde erfpacht als voorheen, namelijk een erfpachtcanon o.b.v. 10% over de omzet van de garage.
- De gemeente gaat aansluitend de garage nog exploiteren voor een periode van 4 jaar tot en met mei 2028. Na mei 2028 zal de garage z.s.m. worden gesloopt.
- Er zal geen fietsenstalling worden gerealiseerd vanwege de beperkte duur van de exploitatie. Om dezelfde reden komen er geen voorzieningen voor deelauto’s of oplaadpunten voor elektrische auto’s.
- De gemeente Utrecht betaalt bij einde erfpacht (mei 2024) aan Klépierre een opstalvergoeding. Deze opstalvergoeding is beoordeeld en marktconform bevonden. Zie verder hoofdstuk 9.
- Klépierre en de gemeente Utrecht zijn overeen gekomen dat 250 bewoners-abonnementen als faciliteit worden aangeboden aan de gemeente (tot 31 december 2069, zijnde einde erfpacht HC). Deze bewonersabonnementen geven de mogelijkheid te parkeren in de parkeergarage Springweg, de parkeergarage Rijnkade of andere parkeergarages in HC. Na sloop van de parkeergarage Springweg kunnen eventuele abonnementen voor de parkeergarage Springweg zich naar parkeergarage Rijnkade en andere garages in HC “verplaatsen”. De tariefstelling volgt het gemeentelijke beleid voor bewonersabonnementen.

3 Historie

In de jaren vijftig van de vorige eeuw wordt duidelijk dat er maatregelen moeten worden getroffen om de groeiende verkeersstroom in Utrecht te accommoderen. Op uitnodiging van het gemeentebestuur maakt de Duitse verkeersdeskundige M. E. Feuchtinger een ingrijpend verkeersplan. Het voorziet in een rondweg over de gedempte singels met aftakkingen naar een grotere ring om de stad. Daarnaast zijn er grote verkeerswegen over de Lange Nieuwstraat en de Springweg gepland. Eind jaren ‘60 wordt besloten een parkeergarage te bouwen nabij de Springweg. In mei 1972 opende parkeergarage Springweg haar deuren en zodoende loopt in mei 2022 loopt het huidige erfpachtcontract met Klépierre af.

4 Nut en noodzaak van de garage

Om de rol van de parkeergarage Springweg in het huidige parkeersysteem van de gemeente te bekijken heeft Royal Haskoning DHV de Nut en Noodzaak van parkeergarage onderzocht. In bijlage 1 treft u het complete rapport aan, dd. 24 mei 2019. De belangrijkste onderzoeksvragen aan RH-DHV waren:

- Wat is de rol van parkeergarage Springweg binnen het huidige systeem?
- Wat is de mogelijke rol van de parkeergarage Springweg bij het parkeervrij maken van de Oudegracht.

Conclusies

De belangrijkste conclusies uit het rapport van RH-DHV zijn als volgt samen te vatten:

- De garage Springweg wordt goed gebruikt. Het voornaamste kwalitatieve argument is de goede ligging t.o.v. de eindbestemming.
- De garage Springweg heeft een duidelijke functie in het parkeersysteem van de Utrechtse binnenstad. Hij is dus NUTTIG.
- Er is voldoende ruimte in gemeentelijke garages voor vergunninghouders en in P1, P2 en P6 (van Hoog Catharijne) voor bezoekers, óók na het opheffen van het straat-parkeren op de Oudegracht.
- Wat betreft de aantallen parkeerplaatsen is de garage Springweg dus NIET NOODZAKELIJK.

5 Economische impact van de garage

BRO heeft in opdracht van de gemeente Utrecht de Economische impact van de parkeergarage Springweg onderzocht. In bijlage 2 treft u het rapport aan met als titel “Utrecht, Economische impactanalyse parkeergarage Springweg”, dd. 22 januari 2020.

Conclusies

Uit de analyses kan worden geconcludeerd dat een mogelijke sloop van de Springweggarage wel negatieve financiële gevolgen heeft voor de ondernemers, maar dat de impact naar verwachting beperkt zal zijn. Het zijn voornamelijk consumenten die meer geld besteden die ervoor kiezen om uit gemak de auto in de nabijheid van de winkel te parkeren.

Daarbij is wel geconcludeerd dat het grote merendeel van de publieksgerichte voorzieningen gericht zijn op de lokale bevolking of bedienen ze een nichedoelgroep. De laatste doelgroep is over het algemeen bereid om een langere afstand af te leggen. Dat ze in de toekomst iets langer moeten lopen om bij een specialistische winkel te komen, zal naar verwachting nauwelijks effect hebben op het aantal klanten. Uit interviews door BRO is gebleken dat slecht 1,3 % van de geïnterviewden in het onderzoeksgebied in parkeergarage Strosteeg geparkeerd staat.

Aanbevelingen

Uit de bezoekersenquête blijkt dat veruit de meerderheid andere modaliteiten gebruiken (OV, fiets of te voet). Het openbaar vervoer en de fietsenstalling worden positief beoordeeld. Door een focus te leggen op de groep die van deze modaliteiten gebruik maakt, kunnen nieuwe consumenten naar het onderzoeksgebied worden getrokken. Een goede looproute vanaf Hoog Catharijne naar de Mariaplaats zou zo’n stimulans zijn. Een andere manier om meer consumenten te trekken die in mindere mate afhankelijk zijn van de auto is door beter aan te sluiten op het kernwinkelgebied. Dit kan door de Gaardbrug beter bij de routing te betrekken.

Het gebied maakt een transitie door waarbij het steeds meer aansluiting krijgt bij het kernwinkelgebied en de toevoer van bezoekersstromen vanuit Utrecht CS, parkeerlocaties Jaarbeurs (via Moreelsebrug) en parkeerlocaties Hoog Catharijne belangrijke voedingsbronnen zijn. Inzetten op routing (bijv. via Maartensbrug) en verbetering van de inrichting van de openbare

ruimte, gericht op de voetganger kan (op termijn) het belang van de parkeergarage Springweg voor de ondernemers in het gebied verder doen afnemen. Voor de bezoeker zijn de alternatieven al in ruimte mate voorhanden (openbaar vervoer, fiets, te voet, parkeren elders).

6 Reactie stakeholders

Tijdens een veldexcursie op 23 april 2019 hebben ca. 50 omwonenden, verschillende ondernemers en enkele belangrijke stakeholders zoals Klépierre en Hotel Karel V, kennis genomen van de start van Visie Strosteeg.

De belangrijkste bezwaren van de bewoners zijn gaan over de overlast van de garage als gevolg van stank, geluid en fijnstof. Veel bewoners zijn een groot voorstander van de sloop van de garage. Verder heerst er nogal wat onvrede bij bewoners over de afhandeling van verschillende ruimtelijke initiatieven in het nabije verleden.

Overleg met CMU

Met vertegenwoordigers van CMU zijn diverse gesprekken gevoerd in juni en augustus '19. Tijdens deze gesprekken blijkt dat de achterban van CMU zeer verdeeld is over weghalen van parkeerplaatsen. Aanvankelijk lijkt het dat het bestuur van CMU op voorhand niet tégen een sloop-scenario van de Springweg-garage is, mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan.

Op 1 oktober 2019 heeft een presentatie plaatsgevonden voor ca. 25 ondernemers die aangesloten zijn bij CMU en een zaak hebben in de directe omgeving van de garage. De belangrijkste conclusies uit het rapport van RH-DHV zijn gedeeld, evenals de deskresearch van BRO. Het ondernemers- en bezoekersonderzoek moeten op dat moment nog uitgevoerd worden. De belangrijkste opmerkingen van die avond waren:

- Het onderzoek van RH-DHV is gebaseerd op bezettingsgegevens van de garages op een moment dat de bereikbaarheid van Utrecht niet goed is. Moet je nu onomkeerbare beslissingen nemen (zoals sloop?) op basis van deze niet representatieve informatie?
- Moet je eerst niet een paar jaar wachten, totdat HC gereed is, het water in de singel open is en Utrecht-centrum weer normaal bereikbaar is?
- Alle ondernemers vinden de Springweg-garage van levensbelang voor hun zaak.
- Niet alleen de Lijnmarkt is kwetsbaar in het sloop-scenario. Ook anderen zijn zeer afhankelijk van de garage, zoals winkels en horeca aan de Oudegracht, Visschersplein (restaurant Florent) en Springweg (zoals Karel V).

Overleg met Klépierre

Vanaf 7 december 2018 tot aan juli 2020 zijn vele overleggen gevoerd met de huidige erfpachthouder Klépierre. We hebben het onderzoek "Nut en Noodzaak Springweggarage" van RH-DHV gedeeld, evenals het onderzoek "Utrecht, Economische impactanalyse parkeergarage Springweg" van BRO.

Aanvankelijk wilde Klépierre alleen spreken over een verlenging van het erfpachtcontract voor een langere tijd (scenario A). De gemeente had op dat moment een voorkeur voor scenario B. Klépierre betwistte ten eerste de keuzevrijheid die de gemeente zich toe-eigent om het huidige erfpachtcontract te beëindigen. En ten tweede was Klépierre het niet eens met het standpunt dat de gemeente inneemt over de aanbestedingsplicht bij een hernieuwde uitgave. Bij een keuze voor scenario B was Klépierre zeker een gerechtelijke procedure gestart. In de loop van de gesprekken zijn de gemeente en Klépierre het eens geworden over de toekomst van parkeergarage Springweg, zie hoofdstuk 8 en 9. Hiermee zijn langdurige gerechtelijke procedures voorkomen, waarvan de uitkomst onzeker is.

7 Relatie met andere projecten

Naast het maken van een principe-keuze voor de toekomst van de parkeergarage Springweg spelen er nog projecten die hieraan nauw gerelateerd zijn:

Visie Strosteeg

Het besluit over de toekomst van de garage vormt belangrijke input voor de verdere ontwikkeling van Visie Strosteeg. Parrallel aan dit besluit loopt het uitwerken van het stukje bestemmingsplan WG-U1 ten zuiden van de garage. Daar wordt door initiatiefnemer Ered BV gewerkt aan een plan voor ca. 37 appartementen. Het plan wordt stedenbouwkundig zo uitgewerkt dat het past in een situatie mét en zónder de garage.

Parkeervrij maken Oudegracht

In het coalitieakkoord uit 2018 is genoemd :
"We willen stapsgewijs het aantal parkeerplaatsen verminderen aan de Oudegracht en op het Janskerkhof. Er komen toegankelijke looproutes, fiets-parkeerplekken, bankjes en groen voor terug. We onderzoeken de komende periode hoe dit kan worden gerealiseerd en of de parkeergarages aan de Springweg en het Paardenveld daarvoor benut kunnen worden."

Separaat loopt een onderzoek naar het parkeervrij maken van de Oudegracht. Alhoewel het niet strikt noodzakelijk is om parkeergarage Springweg in te zetten voor belanghebbenden parkeren (zie onderzoek RH-DHV), kan het van belang zijn om in een overgangsperiode het wél mogelijk te maken voor bewoners om daar te parkeren. Hierdoor kan het parkeervrij maken van de Oudegracht worden versneld.

In het voorstel van het College van B&W is vastgelegd dat Klépierre 250 bewoners-abonnementen tot aan 31 december 2069 uitgeeft tegen gemeentelijke tarieven. Minimaal 100 van deze abonnementen kunnen worden uitgegeven in de Springweg-garage en na 2028 in de Rijnkade-garage. De overige 150 abonnementen worden uitgegeven in andere HC-garages (zie bijlage Vaststellingsovereenkomst parkeergarage Springweg).

Parkeergarage Paardenveld

De erfpacht van parkeergarage Paardenveld loopt af in mei 2023, één jaar ná het aflopen van de erfpacht van parkeergarage Springweg. Een besluit over Springweg kan zelfstandig worden genomen, aangezien de afstand van beide garages groot is en beiden een ander gebied bedienen. Ook bij Paardenveld zal middels een onderzoek door RH-DHV naar de Nut en Noodzaak worden onderzocht wat de rol is van parkeergarage Paardenveld in het parkeersysteem van de noordelijke binnenstad, zal de economische impact onderzocht worden en zullen scenario's voor de toekomst van de garage ter besluitvorming worden aangeboden.

Omgevingsvisie Binnenstad

De toekomst van de Springweg-garage zal worden afgestemd met het opstellen van de Omgevingsvisie Binnenstad, maar deze kan in grote lijnen parallel daaraan zelfstandig worden ontwikkeld.

Nota Stallen en Parkeren

Vanuit de Nota Parkeernormen Fiets & Auto zijn er kaders die gesteld worden aan bijvoorbeeld maximale loopafstanden voor bezoekers. In de binnenstad (zone A1) bedraagt deze afstand maximaal 1.000 meter. Daar wordt ook ná sloop van parkeergarage Springweg aan voldaan, zie ook het onderzoek van RH-DHV.

Gemeente Utrecht

8 Juridische positie (geheim)

Zie geheime deel van de notitie.

9 Financiën (geheim)

Zie geheime deel van de notitie.

Bijlagen

- RH-DHV “Nut en Noodzaak parkeergarage Springweg”, dd. 24 mei ’19.
- BRO Eindrapport “Economische impactanalyse Springweggarage”, dd. 22 januari ‘20.
- Concept Vaststellingsovereenkomst parkeergarage Springweg, dd. 18 oktober ’20.

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1716
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	18 maart 2021
Agendapunt	6.1
Omschrijving	Raadsbrief Toekomst garage Springweg
ID	1769
Behandelend ambtenaar	J. Horseling
Telefoon	14 030
E-mail	j.horseling@utrecht.nl
Datum collegebesluit	9 maart 2021
Geocodering	Binnenstad;Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Grondzaken
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	18 maart 2021

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	J. Horseling	**Datum**	9 maart 2021
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	7295663
E-mail	j.horseling@utrecht.nl	**Onderwerp**	Toekomst garage Springweg
Bijlage(n)	8 (waarvan 3 geheim)	**Beleidsveld**	Grondzaken

Geachte leden van de raad,

Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst (RIB) van 5 januari 2021 over de toekomst van de parkeergarage Springweg en over de visie Strosteeg hebben we toegezegd enkele van uw vragen schriftelijk te beantwoorden. In deze brief geven wij u:

- Een toelichting op de samenhang tussen het voorstel over de toekomst van parkeergarage Springweg, de Visie Strosteeg en het bouwplan Strosteeg 18-36;
- Een toelichting op de door de D66 fractie gevraagde extra scenario's voor de parkeergarage. Een uitgebreide toelichting en de doorrekeningen vindt u in de GEHEIME bijlage 1;
- Het gevraagde overzicht van garages in de binnenstad en de bezetting daarvan (bijlage 3);
- De gevraagde cijfers over autobezit en huishoudens in de binnenstad (bijlage 4);
- Geheim deel van de antwoorden op de door de fracties van VVD (GEHEIME bijlage 5) en PvdD (GEHEIME bijlage 6) gestelde technische vragen over de geheime bijlage bij het voorstel over de toekomst van parkeergarage Springweg.
- Openbaar deel van de antwoorden op de door de fracties van VVD (bijlage 7) en PvdD (bijlage 8) gestelde technische vragen over de geheime bijlage bij het voorstel over de toekomst van parkeergarage Springweg.

Geheimhouding
Op de bijlagen '1: Extra scenario's Springweg-garage, inclusief schema', '5: Beantwoording technische Vragen van VVD, inclusief 3 bijlagen'en '6: Beantwoording technische Vragen PvdD P-garage Springweg' hebben wij tijdelijke geheimhouding opgelegd op grond van artikel 55 lid 1, 86 lid 2 en 25 lid 2 Gemeentewet om redenen genoemd in artikel 10 lid 2 sub b en g van de Wob. De tijdelijke geheimhouding geldt tot het moment dat de parkeergarage Springweg is gesloopt, of zoveel eerder als wij uw raad hierover (gedeeltelijk) in openbaarheid kunnen informeren.
Deze geheimhouding is nodig om het gemeentelijke financiële belang te beschermen en om onevenredige benadeling van de gemeente, dan wel onevenredige bevoordeling van derden te voorkomen. De informatie uit deze hoofdstukken en bijlagen is van financiële en juridische aard en kan door de huidige erfpachthouder worden gebruikt bij de onderhandelingen met de gemeente. Ingeval van openbaarmaking daarvan kan de gemeente onevenredig worden benadeeld. Bekendheid van deze informatie kan het gemeentelijk belang schaden in dit voorliggende dossier, maar ook in toekomstige onderhandelingen over parkeerfaciliteiten (zoals bijvoorbeeld parkeergarage Paardenveld).

Samenhang
Op de RIB bleek dat er bij verschillende fracties onduidelijkheid bestaat over hoe het voorstel over de toekomst van de parkeergarage zich verhoudt tot de visie Strosteeg en hoe de visie zich weer verhoudt tot het bouwplan Strosteeg 18-36. Hieronder leest u hoe de plannen zich tot elkaar verhouden.

Voorstel toekomst parkeergarage
De erfpachtovereenkomst voor de grond onder de Springweggarage loopt in mei 2022 af. Om te komen tot een voorstel voor de toekomst van parkeergarage Springweg is door RH/DHV onderzoek uitgevoerd naar nut en noodzaak van de garage en heeft BRO onderzoek gedaan naar de economische impact van de garage. Uit het onderzoek van RH/DHV kwam naar voren dat de garage wel nuttig is, maar niet noodzakelijk. Uit het rapport van BRO kwam naar voren dat de economische impact van de garage klein is.
Op de informatiebijeenkomst in april 2019 gaven veel omwonenden aan dat zij overlast ondervinden van de garage en deze het liefst zo snel mogelijk zien verdwijnen. Toen in de gesprekken met de huidige erfpachter Klépierre ook werd voorzien in 250 bewonersparkeerplaatsen voor het verder terugbrengen van straatparkeren in de binnenstad en daarmee de garage vanuit dat oogpunt ook niet nodig bleek én omdat met het voorstel ondernemers nog zes jaar de tijd hebben om hun bedrijfsvoering aan te passen aan het verdwijnen van de garage, werd sloop van de garage het uitgangspunt.

Visie Strosteeg
Na het stranden van een vorig initiatief voor het terrein waarop de voormalige bedrijfshallen van drukkerij Abels staan, hebben wij besloten om een visie op te stellen voor het gebied. Aangezien de Springweggarage niet noodzakelijk bleek te zijn, is sloop van de garage het uitgangspunt in de visie geworden, conform het voorliggende voorstel. Wij zijn van mening dat sloop van de garage het beste perspectief biedt voor het realiseren van ruimtelijke kwaliteit in dit gebied. Deze visie heeft ondertussen de inspraak doorlopen, daarbij zijn 34 uitgebreide zienswijzen ingediend. Omdat de beantwoording daarvan meer tijd in beslag neemt, loopt de besluitvorming over de visie niet meer gelijk op met het besluit over de toekomst van de garage. Gezien de resterende tijd tot het aflopen van de erfpachtovereenkomst in mei 2022, is het wenselijk dat het besluitvormingsproces over de toekomst van de parkeergarage nu doorgaat.
Een besluit over de toekomst van de Springweggarage is niet afhankelijk van de visie, de visie is daarentegen wel afhankelijk van het besluit over de toekomst van de garage. Indien niet wordt besloten tot sloop van de garage, dan zal als vanzelfsprekend de visie opnieuw moeten worden opgesteld. De visie geeft wel een inkijk in hoe de herontwikkeling zou kunnen plaatsvinden na sloop van de garage.

Bouwplan Strosteeg 18-36
Het bouwplan Strosteeg 18-36 maakt geen onderdeel uit van de visie, maar is wel afgestemd op de visie. Reden hiervoor is dat in het vigerende bestemmingsplan voor het terrein waarop het bouwplan geprojecteerd is, de bestemming wonen reeds is opgenomen in een uitwerkingsverplichting, inclusief uitwerkingsregels ten aanzien van woonoppervlak (minimaal 1500m^2, maximaal 2500m^2) en goothoogte (minimaal 5m, maximaal 10,5m). Deze ruimtelijke kaders zijn in 2010 overgenomen uit het voorgaande bestemmingsplan. Binnen een zone van 50 meter vanaf een parkeergarage worden extra milieueisen gesteld aan woonfuncties of andere gevoelige functies. Het bouwplan anticipeert op sloop van de garage want de door de garage geproduceerde geluidniveaus op de toekomstige gevels zijn hoger dan de wettelijke grenswaarden.
Het concept bouwplan zoals dat door de ontwikkelaar op 16 december 2020 aan de buurt is gepresenteerd, is formeel nog niet in procedure. Dat plan heeft een woonoppervlak van 2000m^2 en een goothoogte van 10,5m. De eerste formele stap voor deze ontwikkeling is het vaststellen van een intentiedocument conform het Utrechts Planproces (UPP). Dit document hebben wij op 17 november 2020 vastgesteld en aan uw raad verstuurd. Wij hebben de bevoegdheid (en de plicht) om een uitwerkingsplan op te gaan stellen. Bij de procedure van het uitwerkingsplan is er de mogelijkheid tot

het indienen van zienswijzen en beroep. Wij stellen uiteindelijk het uitwerkingsplan al dan niet vast. Daarbij wordt het plan getoetst aan het bestemmingsplan en een goede ruimtelijke ordening.

Deze brief handelt verder alleen over het voorliggende voorstel, het besluit over de toekomst van parkeergarage Springweg.

Alternatieve scenario's
De D66 fractie heeft gevraagd of er naast het in het raadsvoorstel voorgestelde scenario, ook scenario's zijn onderzocht waarbij de garage langer open blijft en zo een rol kan spelen in het verder terugbrengen van straatparkeren in de binnenstad en specifiek boven de Nieuwegracht, de Kromme Nieuwegracht en de Plompetorengracht (250 parkeerplaatsen). Wij hebben ter beantwoording van de vraag van D66 twee alternatieve scenario's opgesteld en doorgerekend (zie scenario's R1 en R2 in de geheime bijlage 1). Voor een uitgebreide toelichting op beide scenario's en de financiële uitkomsten daarvan verwijzen wij u graag naar de geheime bijlage 1.

Rol garage bij versneld opheffen straatparkeren op Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht en Plompetorengracht
Wij hebben RH/DHV gevraagd te onderzoeken of de parkeergarage Springweg noodzakelijk is wanneer het resterende straatparkeren op de Nieuwegracht, de Kromme Nieuwegracht en de Plompetorengracht, per direct zou worden opgeheven en zou moeten worden ondergebracht in parkeergarages in de binnenstad. RH/DHV trekt de conclusie (zie bijlage 2) dat, met de onderhandelde 250 bewonersparkeerplaatsen in de garages van Hoog Catharijne (en tot 2028 ook in de Springweggarage), er bij het per direct opheffen van de parkeerplaatsen boven werven er een klein tekort aan parkeerplaatsen in openbare garages is om de opgeheven plaatsen onder te brengen. Dit tekort is volgens RH/DHV gemakkelijk te voorkomen door het opheffen te faseren en het vergunningenplafond te verlagen.
De snelheid waarmee het aantal parkeerplaatsen boven werfkelders kan worden verminderd wordt bepaald door de financiële ruimte die de gemeentelijke begroting daartoe biedt, aangezien voor elke op te heffen straatparkeerplaats ca. € 3.500 per jaar structureel moet worden gecompenseerd. Bij het per direct opheffen van straatparkeerplaatsen boven werven, kan niet overal worden voldaan aan de maximale loopafstand van 750 meter. Dat geldt zowel in de situatie met als zonder garage Springweg. Met het voorliggende voorstel worden 250 bewonersplekken gecreëerd die tenminste beschikbaar blijven tot 2069 en zo langdurig een rol kunnen spelen in het parkeervrij maken van de binnenstad.

Onomkeerbaarheid raadsbesluit
Op de RIB is een vraag gesteld over de onomkeerbaarheid van het voorgestelde besluit en de vaststellingsovereenkomst met Klépierre. Na het raadsbesluit wordt de overeenkomst met Klépierre door de gemeente aangegaan. Voor een eventuele toekomstige wijziging is zowel een nieuw raadsbesluit nodig als overeenstemming met Klépierre om af te wijken van de overeenkomst. Is die overeenstemming er niet dan is er sprake van contractbreuk en kan Klépierre in rechte nakoming vorderen.

Conclusie
De alternatieve scenario's die zijn toegelicht in geheime bijlage 1 leiden beiden tot een financieel minder aantrekkelijk resultaat dan het door ons voorgestelde scenario voor de toekomst van de parkeergarage. Voor het in de alternatieve scenario's gehanteerde tempo van opheffen van straatparkeren is geen financiële dekking in de begroting. Bij een keuze voor de alternatieve scenario's bestaat tevens het risico dat de gemeente jarenlang nodig heeft om haar juridisch gelijk te halen met een aanmerkelijke vertraging van het realiseren van de beleidsintentie uit het collegeprogramma, namelijk het stapsgewijs terugdringen van straatparkeren in de binnenstad, tot gevolg.

In het aan u voorgelegde voorstel, menen wij een evenwichtige afweging te hebben gemaakt tussen alle belangen die in het gebied leven. Verder realiseren wij met dit voorstel een faciliteit om 250 bewoners een abonnement te kunnen aanbieden in de HC-garages van Klépierre voor de periode tot

in ieder geval 2069. Dit geeft ons een enorme flexibiliteit naar de toekomst toe, zonder dat wij daarvoor een exploitatierisico lopen.

Gezien de overlast die de Springweggarage voor de buurt oplevert, de kansen die sloop van de garage biedt voor de ruimtelijke kwaliteit van het gebied, de negatieve netto exploitatieresultaten van de scenario's waarbij de garage nog voor langere tijd wordt geëxploiteerd voor bewonersparkeren en omdat er voldoende capaciteit is in andere garages wanneer aan de Raad zou worden voorgesteld om het straatparkeren boven de Nieuwe gracht, de Kromme Nieuwegracht en de Plompetorengracht op te heffen, adviseren wij aan de gemeenteraad om akkoord te gaan met de voorliggende voorstel over de toekomst van de Springweggarage.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan:	Gemeente Utrecht
Van:	Jelmer Droogsma
Datum:	3 maart 2021
Ons kenmerk:	BG5910-RHD-ZZ-XX-NT-Z-0001
Classificatie:	Open

Onderwerp: **Parkeervrij maken wervengebied Utrecht**

Aanleiding

Op 5 januari 2021 is een Raadsinformatiebijeenkomst gehouden over de toekomst van parkeergarage Springweg en de visie voor de Strosteeg. In een onderzoek van RHDHV (Nut en noodzaak parkeergarage Springweg, 2019) is geconstateerd dat de parkeergarage Springweg weliswaar nut heeft, maar niet noodzakelijk is in het parkeersysteem van de Utrechtse binnenstad.

In 2019 heeft RHDHV ook een onderzoek uitgevoerd naar het parkeervrij maken van de Oudegracht en Janskerkhof door 267 parkeerplaatsen op te heffen. De meest effectieve maatregel om de parkeervraag te beïnvloeden is het verlagen van het vergunningenplafond. Het is niet noodzakelijk om bestaande vergunningen in te trekken, maar door natuurlijk verloop is het benodigde aantal opzeggingen in 2 tot 3 jaar bereikt. In het onderzoek is geadviseerd om flankerende maatregelen te nemen om enerzijds de gevolgen van de maatregelen te verzachten, anderzijds om gebruikers te verleiden tot wenselijk gedrag.

Tijdens de Raadsinformatiebijeenkomst is de vraag gesteld wat het verder opheffen van parkeerplaatsen in het wervengebied (288 parkeerplaatsen op de Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht en Plompetorengracht) betekent voor nut en noodzaak van de Springweggarage. In deze memo is antwoord gegeven op deze vraag.

Uitgangspunten

Bij de beantwoording van deze vraag zijn de volgende uitgangspunten gebruikt:

- Analyse van de bezetting van de openbare parkeergarages in 2019;
- Voor het parkeervrij maken van de Oudegracht en Janskerkhof zijn voor bewoners geen parkeerplaatsen in openbaar private parkeergarages ingezet;
- De gemeente Utrecht heeft een afspraak gemaakt dat 250 (bewoner)vergunninghouders in de parkeergarages bij Hoog Catharijne en tot 2028 in de Springweggarage kunnen parkeren.
- Draagvlak onder bewoners van het opheffen van de parkeerplaatsen is buiten beschouwing gelaten.

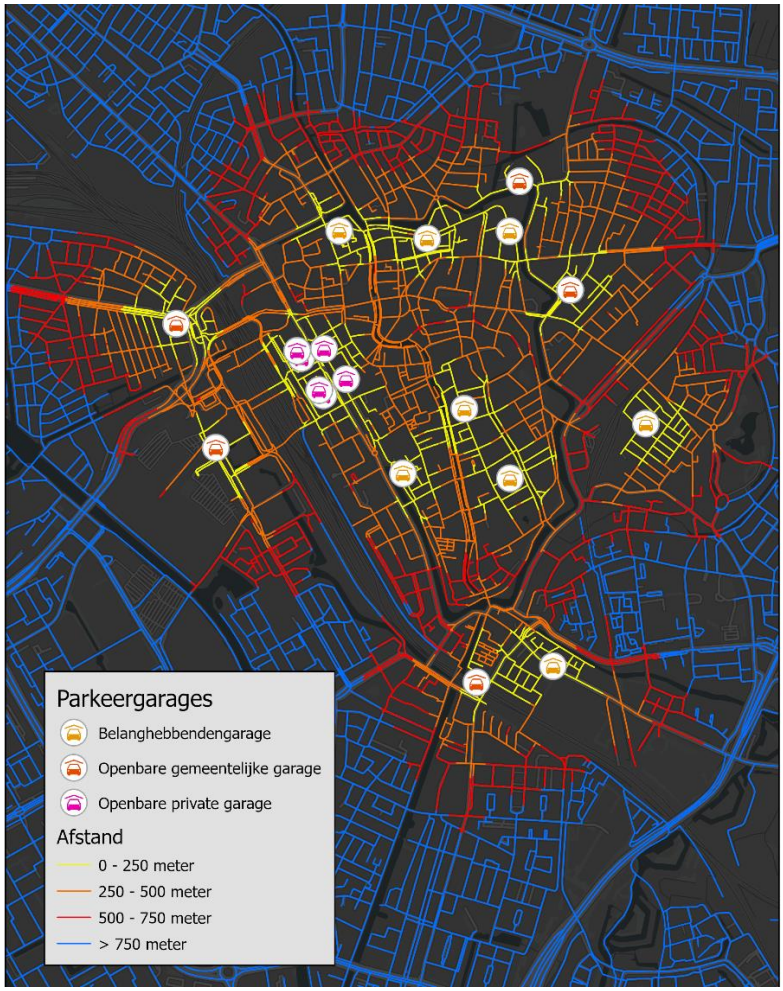
Analyse

Voor de beantwoording van de vraag zijn twee verschillende type parkeerders onderscheiden: bewoners en bezoekers. Voor beide type gebruikers gelden verschillende uitgangspunten en verschilt het motief om te parkeren in het centrum. Zo is het beleidsuitgangspunt dat bewoners binnen 750 meter van hun woning de auto kunnen parkeren, terwijl de maximaal geaccepteerde loopafstand voor bezoekers 1.000 meter is tussen de parkeerplaats en hun bestemming. In de huidige situatie maken beide type parkeerders gebruik van de parkeerplaatsen in het wervengebied.

Bewoners

Voor bewoners komen er 250 parkeerplaatsen beschikbaar in de Hoog Catharijne garages. Tot 2028 zijn er ook plaatsen beschikbaar voor bewoners in de Springweggarage. Dat zijn minder plaatsen dan er op Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht en Plompetorengracht worden opgeheven, waardoor het wenselijk is om het vergunningenplafond te verlagen met 38 plaatsen. Hiermee blijft het aantal parkeerplaatsen en vergunningshouders in verhouding. In het onderzoek naar het parkeervrij maken van de Oudegracht en Janskerkhof is aangetoond dat het vergunningenplafond in 2 tot 3 jaar met 267 plaatsen verlaagd kan worden. Wanneer het opheffen van de parkeerplaatsen boven de werven gefaseerd gebeurt, dan zijn er geen tekorten te verwachten. Op basis van het eerdere onderzoek is de verwachting dat het verlagen van het vergunningenplafond ongeveer een half jaar langer zal duren.

De parkeerplaatsen in de Hoog Catharijne garages liggen wel op meer dan 750 meter loopafstand van het wervengebied. Hierdoor wordt niet voldaan aan het beleidsuitgangspunt dat bewoners binnen 750 meter van hun woning kunnen parkeren. Echter is de loopafstand vanaf parkeergarage Springweg naar gedeeltes van de Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht en Plompetorengracht ook meer dan 750 meter.



Figuur 1: Loopafstanden voor bewoners vanaf de parkeergarages (exclusief Springweggarage) in de binnenstad van Utrecht.

In bovenstaande figuur zijn de loopafstanden vanaf de openbare garages (exclusief Springweg) en belanghebbenden garages in de binnenstad weergegeven. Het knelpunt van de grotere loopafstanden in het zuidoostelijk deel van de binnenstad komen doordat in dit deel geen openbare parkeergarages zijn gevestigd. Wel zijn er diverse belanghebbenden garages in dit gebied, waardoor er binnen 750 meter

loopafstand een parkeergarage is voor bewoners van de binnenstad. De belanghebbenden garages kennen op dit moment een wachtlijst, maar de verwachting is dat op termijn een gedeelte van de bewoners kiest voor een plek in de Hoog Catharijne garages, waardoor er ruimte beschikbaar komt in de belanghebbenden garages. Bovendien blijven er op straat parkeerplaatsen beschikbaar, bijvoorbeeld in de zijstraten van het wervengebied. Als bewoners op deze plaatsen hun auto parkeren is dat ook binnen 750 meter van hun woning. De parkeerdruk op de zijstraten kan hierdoor wel toenemen.

Geadviseerd wordt om de huidige gehandicaptenparkeerplaatsen zoveel mogelijk te handhaven of verplaatsen naar een dichtbij gelegen zijstraat. Op deze manier kunnen mensen met een beperking nog steeds zo dichtbij als mogelijk bij hun huis parkeren. Voor de overige bewoners dient de impact van de maatregel op de loopafstanden nader onderzocht te worden in combinatie met mogelijke flankerende maatregelen.

Bezoekers

In de onderzoeken uit 2019 is geconstateerd dat er nog veel restcapaciteit aanwezig is in de openbare parkeergarages, zelfs na de opheffing van de parkeerplaatsen op de Oudegracht en Janskerkhof en de sluiting van de Springweg garage. Daarom zullen bezoekers ook na het sluiten van de parkeergarage Springweg en het opheffen van de parkeerplaatsen in het wervengebied in staat zijn een parkeerplaats te vinden in het centrum van Utrecht.

Conclusie

Uit de analyse blijkt dat er in het centrum van Utrecht onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor bewoners na het per direct opheffen van de straatparkeerplaatsen in het wervengebied (Oudegracht, Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Plompetorengracht en Janskerkhof). Met Klépierre is afgesproken dat voor bewoners 250 abonnementen beschikbaar komen in de Hoog Catharijne garages om het straatparkeerplaatsen in de binnenstad verder omlaag te brengen. Dit kan bijvoorbeeld gedaan worden door parkeerplaatsen op de Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht en Plompetorengracht op te heffen. Bij het per direct opheffen van deze parkeerplaatsen is het aanvullend op de beschikbare parkeerplaatsen in de garages noodzakelijk om het vergunningenplafond met 38 plaatsen te verlagen. Het verlagen van het vergunningenplafond zal circa een half jaar duren, waardoor in combinatie met het gefaseerd opheffen van straatparkeerplaatsen geen problemen zijn te verwachten.

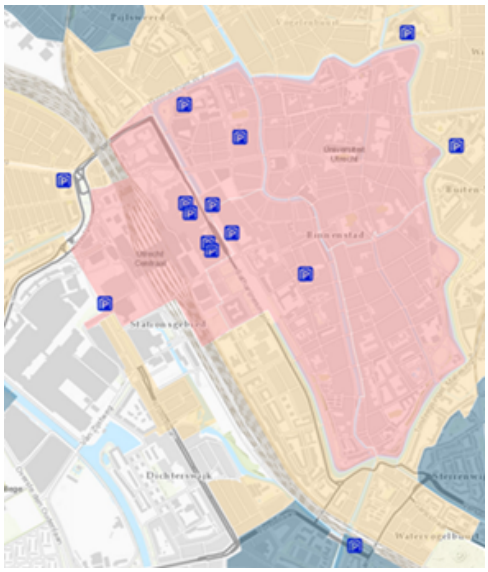
Voor de bewoners die parkeren op de Oudegracht, Janskerkhof en in de Springweggarage zijn in die onderzoeken andere oplossingen aangedragen, waardoor die geen gebruik hoeven te maken van de recent afgesproken ruimte voor bewoners in de Hoog Catharijne garages. De maatregelen voor dit gebied zijn het verlagen van het vergunningenplafond in combinatie met flankerende maatregelen om enerzijds de gevolgen van de maatregelen te verzachten, anderzijds om gebruikers te verleiden tot wenselijk gedrag.

Het belangrijkste aandachtspunt bij de verdere uitwerking van het parkeervrij maken zijn de fasering en de beleidseisen aan loopafstanden voor bewoners en bezoekers. Er zijn nu onvoldoende alternatieven beschikbaar als alle plekken per direct tegelijk worden opgeheven. Als dit stapsgewijs gaat, kunnen er door natuurlijk verloop verschuivingen in de verschillende garages plaatsvinden en het vergunningenplafond verlaagd worden. Er blijven parkeerplaatsen op straat beschikbaar, waardoor voor alle locaties in de binnenstad binnen een acceptabele loopafstand parkeergelegenheid is. Het aandachtspunt om te voldoen aan de beleidseis voor de loopafstanden voor bewoners speelt zowel in de situatie met als de situatie zonder Springweggarage, waardoor deze garage niet noodzakelijk is om aan de beleidseis te voldoen.

Bijlage 3 overzicht parkeergarages met wachtlijsten
Op de onderstaande plattegronden zijn de locaties van niet openbare garages (links) en openbare garages (rechts) weergegeven.



Niet openbare garages.



Openbare (gemeentelijke en commerciële) garages.

Belanghebbende garages	**Wachtlijst ja of nee (+ aantal op wachtlijst)**	**Langstwachtende (eerste die aan de beurt is) wacht sinds**	**Aantal uitgegeven abonnementen**
Jan Meyenstraat	nee	x	71 (capaciteit 94)
Boekhoven	ja (9)	25-08-2020	52
Korte Nieuwestraat	ja (47)	13-01-2017	40
Tuinstraat	ja (15)	10-12-2019	107
Wolvenplein	ja (9)	24-04-2017	14
ABC-straat	ja (23)	23-01-2020	75

Openbare (gemeentelijke) garages	**Wachtlijst ja of nee (+ aantal op wachtlijst)**	**Aantal gereserveerde abonnementen voor overloop van vergunninghouders**	**Waarvan aantal bewoners binnenstad**
Grifthoek	nee	19	4**
Kop van Lombok	nee	10	-
Vaartsche Rijn	nee	20	4* + 2**
Kruisstraat	nee	20	-

* dit zijn bewoners binnenstad die hun straatvergunning hebben ingeleverd voor abonnement tegen gereduceerd tarief
** dit zijn bewoners binnenstad met een commercieel abonnement (bijv. voor een tweede auto of omdat ze niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat)

De gunstige ligging van deze garages gaat zorgen voor een overstap vanuit overige belanghebbenden garages naar garage Springweg en overige HC-garages. We verwachten dat de wachtlijsten hierdoor korter worden of in gunstigste gevallen algeheel verwerkt worden.

Bijlage 4 autobezit binnenstad

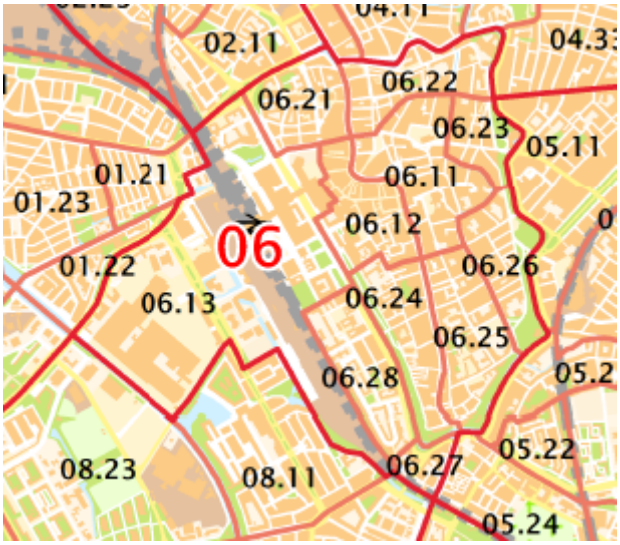
Gebruik cijfers vanaf 2012 i.p.v. 2008

In eerdere toelichtingen vergeleken we cijfers over autobezit uit 2008 en 2019. Voor een zuivere vergelijking kunnen beter gegevens van 2012 en 2019 met elkaar worden vergeleken. In 2012 is de vraag in de inwonerenquête over autobezit namelijk (licht) gewijzigd. Tot 2012 was de vraag: *Over hoeveel personenauto's beschikt uw huishouden? (ook leaseauto of auto van de zaak waar u privé gebruik van maakt)*. Respondenten moest zelf een aantal invullen.
Sinds 2012 is de vraag: *Hoeveel personenauto's heeft uw huishouden? Hiermee bedoelen we ook een leaseauto of auto van de zaak waar u privé gebruik van maakt, maar geen deelauto.*
Respondenten konden kiezen uit: 1, 2, 3 of meer.
Door het aanpassen van "beschikt" naar "heeft" en door de toevoeging van 'geen deelauto', kunnen antwoorden afwijken. Daarom gebruiken we voor een zuivere vergelijking de cijfers uit 2012 en 2019.

Percentage huishoudens in de wijk Binnenstad		
	2012	**2019**
zonder auto	51%	62%
met één of meer auto's	49%	38%
met één auto	39%	35%
met meer dan één auto	9%	3%

Hieronder is het aantal huishoudens in de binnenstad te zien. Belangrijk om te vermelden is dat de wijk binnenstad een stuk groter is dan alleen de historische binnenstad, het gebied binnen de singels. De grootste groei van huishoudens heeft buiten deze historische binnenstad plaats gevonden, bijvoorbeeld in Seijp en Midned.

Wijk Binnenstad	**2012**	**2019**
Aantal huishoudens	11.888	12.556



Bijlage 7 – openbaar deel
Beantwoording technische vragen VVD over H8 en H9 van het document "Toekomst parkeergarage Springweg"

Vragen gesteld door Marijn de Pagter en Gertjan te Hoonte, VVD 4 maart 2021.

7.Hoe verhoudt de conclusie over aanbestedingsrecht zich tot de erfpachtcontracten van Hoog Catharijne en de Jaarbeurs? Op welke punten verschillen die dat daar wel één op één met een partij afspraken gemaakt konden worden?
De oorspronkelijke uitgiftecontracten van Hoog Catharijne stammen uit de zestiger jaren toen er nog geen sprake was van de huidige Europese aanbestedingsverplichtingen. De extra erfpachtuitgiften die zijn gedaan in het kader van de herontwikkeling van Hoog Catharijne betekenden in feite de uitbreiding van de reeds bestaande 100-jarige erfpachtuitgiften.

14.Waarom is het college voornemens om privaatrechtelijk met Klépierre een afspraak te maken over het slopen van de garage in 2028?
Het college wil iedereen de zekerheid geven dat dit besluit ook wordt uitgevoerd. Daarom is het onderdeel geworden van de privaatrechtelijke afspraken met Klépierre en niet alleen van een publiekrechtelijk besluit van de gemeenteraad. Ook voor Klépierre is slopen ook een voorwaarde voor het sluiten van dit akkoord.

15.Hoe verhoudt deze privaatrechtelijke afspraak zich tot de publiekrechtelijke positie van de gemeente?
Indien de gemeente privaatrechtelijk heeft afgesproken de garage te zullen slopen zal de gemeente deze afspraak moeten nakomen. Er zijn wat dat betreft geen publiekrechtelijke belemmeringen. De bestemming "parkeren" zal in de toekomst gewijzigd worden in o.a. "wonen", afhankelijk van besluitvorming over de Visie Strosteeg en het later op te stellen SPvE.

16.Kan de gemeente nog afzien van sloop, als deze overeenkomst wordt getekend?
Nee, dat is niet meer mogelijk.

17.Wat zijn de consequenties als de raad op een later moment toch wil afwijken van de sloop?
De gemeente gaat de overeenkomst aan indien deze vooraf door de gemeenteraad is goedgekeurd. De gemeente gaat er verder van uit dat indien die goedkeuring wordt verleend en geen reden is om later van die afspraak af te wijken. Wil de gemeenteraad dat toch doen, dan is er sprake van contractbreuk en kan Klépierre in rechte nakoming vorderen.

18. Kan er op deze locatie nog enige parkeervoorziening worden geëxploiteerd als deze overeenkomst wordt getekend? Indien dit niet op deze locatie kan maar er toch parkeercapaciteit gewenst is in dit deel van de Binnenstad, welke alternatieven zijn er dan?
Op deze locatie kan niet een publiektoegankelijke parkeergarage voor bezoekers terugkomen. Wél kan er een parkeergarage voor bewoners komen behorende bij de woningen die gepland zijn in Visie Strosteeg.
Voor bezoekers zijn er voldoende alternatieven in de HC-garages H1-H6 en/of de gemeentelijke openbare garages, zoals Vaartsche Rijn en Jaarbeurs. Zie hiervoor de rapportage van RHDHV.

De gemeente verplicht HC om 250 abonnementen te leveren in andere garages (artikel 8) waarvan minimaal 100 in P6 (Rijnkade) zolang die in bedrijf is. Deze verplichtingen worden toegevoegd aan de erfpachtcontracten. Hierover de volgende vragen.

19. Is deze afspraak aanbestedingsrechtelijk getoetst? Zo ja, wat waren de uitkomsten daarvan? Zo nee, waarom niet?
De afspraak is niet aanbestedingsrechtelijk getoetst. De gemeente heeft een recht op afname, geen verplichting. De kosten zijn conform de gemeentelijke voorwaarden en tarieven. Er is geen andere exploitant in de omgeving die een vergelijkbare dienst zou kunnen leveren.

20.Met het verplaatsen van 250 abonnementen van de Springweg naar P1 t/m P6 verandert de parkeerbalans van het stationsgebied. Kan het college dit inzichtelijk maken en aantonen dat de parkeerbalans nog voldoet aan de uitgangspunten in de diverse bestemmingsplannen in het Stationsgebied alsmede de gekoppelde bestemmingsplannen, zoals het bestemmingsplan voor de uitbreiding van de Bijenkorf?
In het rapport van RHDHV is aangetoond dat op basis van de beschikbare bezettings-gegevens, er voldoende parkeerruimte is voor de aanwezige functies in dit deel van de binnenstad en dat er voldoende ruimte is om 250 abonnementen aan bewoners uit te geven. Bij de ontwikkeling van het stationsgebied is per bouwaanvraag aangetoond dat er voldaan werd aan het destijds geldende parkeernormenbeleid. Nu is op basis van de bezettingsgegevens gekeken hoe het daadwerkelijk gebruik is en gebleken dat er voldoende plek is. Op grond van het geldende parkeerbeleid is het mogelijk om deze in te zetten ten behoeve van de 250 bewonersabonnementen. Dit is destijds ook gebeurd bij de Bijenkorf.

21.Op welke wijze heeft het college rekening gehouden met de jurisprudentie bij de uitbreiding van de Bijenkorf, toen het bestemmingsplan werd vernietigd?
Bij gebruik van een particuliere garage van een derde moet op grond van het parkeerbeleid met een contract worden aangetoond dat die plekken bij die particulier beschikbaar worden gehouden. Dit is bevestigd in de Bijenkorf uitspraken. Dit is met deze erfpachtclausule voor 100 plekken ten behoeve van de Bijenkorf al geregeld.

22. Is de parkeergarage Springweg gehanteerd in de onderbouwing van de parkeerbalansen in omgevingsvergunningen en/of bestemmingsplannen? Zo ja, welke?
Nee, er zijn geen omgevingsvergunningen c.q. bestemmingsplannen bekend die via een parkeerbalans gekoppeld zijn aan de Springweg-garage. Zie ook het rapport van RHDHV.

24. Kan de huidige erfpachtovereenkomst met de raad worden gedeeld? Is die openbaar? Zo nee, waarom niet?
De huidige erfpachtovereenkomst is bijgevoegd als bijlage 4. Deze is openbaar omdat deze bij het kadaster is op te vragen.

26.Moet de gemeente een bedrag aan Klépierre betalen voor de 250 parkeerplaatsen die ter beschikking worden gesteld voor bewonersparkeerplaatsen? Zo ja, welk bedrag? Zo nee, is dit bedrag anderszins verwerkt in de schikking met Klépierre, d.w.z. in het bedrag van 3,3 miljoen, en hoe is het daar dan in verwerkt?
Nee, de gemeente hoeft geen bedrag aan Klépierre te betalen, het is onderdeel van de totale afspraak. Steenhuis Grondzaken heeft de afspraak met Klépierre op marktconformiteit beoordeeld en daarin is de “waarde van de 250 bewonersvergunningen” wel meegerekend.

Bijlage
1972-1207 Huidige erfpachtakte uitgifte Strosteeg 84, 1e uitgifte

Heden de zevende december
negentienhonderd twee en zeventig
verschenen voor mij, Jan Willem Frans Swane, notaris ter standplaats Utrecht:

1. De Heer Been Kuipers, ambtenaar in algemene dienst,
wonende te Culemborg,
ten deze handelende als gemachtigde overeenkomstig artikel 78 van de Gemeentewet, van de Burgemeester van Utrecht, krachtens diens besluit de dato vijf september negentienhonderd vijf en veertig (Gemeenteblad van Utrecht 1945 nummer 35) zoals dit nader is gewijzigd, die Gemeente vertegenwoordigende en voorts handelende ter uitvoering van het besluit van de Raad van de Gemeente Utrecht van zeventien februari negentienhonderd twee en zeventig nummer 757 O.W./S.O.

2. De Heer Mr. Nicolaas Lambertus Wijnstok, bedrijfsjurist,
wonende te Utrecht.
ten deze handelend als schriftelijk gevolmachtigde van de te Utrecht gevestigde besloten vennootschap:
Maatschappij tpt exploitatie van onroerende goederen "Strosteeg " B.V., hierna te noemen de erfpachtster,
en als zodanig deze vennootschap ten deze vertegenwoordigende.
Blijkende van de volmacht uit een onderhandse akte van volmacht welke na vooraf door de gevolmachtigde in tegenwoordigheid van mij, notaris, voor echt erkend te zijn en na ten blijke daarvan door hen getekend te zijn aan deze akte is vastgehecht.

De komparant sub 1, handelend als gemeld, verklaart voor en namens de Gemeente bij deze ten behoeve van de bouw van een parkeergarage in erfpacht uit te geven aan de vorengenoemde besloten vennootschap voor wie de komparant sub 2 verklaart te aanvaarden het recht van erfpacht op:

Enige percelen grond te Utrecht aan de Strosteeg en het Vischersplein, uitmakende die gedeelten ter gezamenlijke grootte van ongeveer negentien aren vijftig centiaren, van de kadastrale percelen gemeente Utrecht, sectie C nummers 1908, 4621, 5595, 5772, 7104, 7105, 7175, 7211 en 7281, zoals die

gedeelten op de aan deze akte gehechte, door de komparanten en mij, notaris, getekende tekening schetsmatig zijn aangegeven met een zwarte omlijning, nummer A 19.481.

Voormeld recht van erfpacht is ingegaan op vijftien mei negentienhonderd twee en zeventig,

en eindigt op vijftien mei tweeduizend twee en twintig.

De komparanten verklaren, dat voor dit recht van erfpacht een jaarlijkse canon verschuldigd is van tien procent van de parkeergelden,

exclusief B.T.W., waarvan zal blijken uit een terzake door de registeraccountants van de erfpachtster af te geven verklaring, een en ander met inachtneming en toepaselijkverklaring van de "Algemene Voorwaarden voor de uitgifte in erfpacht van gronden der Gemeente Utrecht" (Gemeenteblad van Utrecht 1961, nummer 102), zoals deze zijn vermeld in een akte negentien juli negentienhonderd een en zestig voor de plaatsvervanger van de te Utrecht gevestigde Notaris J.W.Borgers verleden, bij afschrift overgeschreven ten hypotheekkantore te Utrecht op diezelfde dag, in deel 1690 nummer 91, en zoals deze sindsdien zijn gewijzigd, welke wijziging is vastgelegd in een akte, negen en twintig september negentienhonderd zeven en zestig voor genoemde notaris Borgers verleden, bij afschrift overgeschreven ten genoemde hypotheekkantore op diezelfde dag, in deel 1990 nummer 27, met de inhoud van welke Algemene Voorwaarden de komparanten verklaarden ten volle bekend te zijn, en deze te beschouwen als woordelijk in deze akte te zijn opgenomen, met dien verstande dat deze Algemene Voorwaarden worden aangevuld met de volgende bijzonder bepalingen:

1. artikel 4, lid 1, van de Algemene Voorwaarden dient te worden gelezen als volgt:

"de grond wordt in erfpacht uitgegeven in de staat, waarin deze zich bevindt, bij het verlijden van de erfpachtsakte, vrij van lijdende erfdienstbaarheden, hypotheken, hypothecaire inschrijvingen, pacht, huur en beslag, en voorts met alle heersende erfdienstbaarheden, rechten en lasten, daaraan verbonden, zonder dat de gemeente tot enige vrijwaring gehouden is.

2. artikel 22 van de Algemene Voorwaarden dient te worden gelezen als volgt:
"de in erfpacht uit te geven grond is bestemd voor de stichting en instandhouding van een parkeergarage van tenminste vierhonderd (400) parkeerplaatsen.

3. artikel 28, lid 2, van de Algemene Voorwaarden dient te worden gelezen als volgt:
"behoudens in de parkeergarage en voorzover niet van de openbare weg af zichtbaar, mogen de grond en hetgeen zich daarop bevindt zonder schriftelijke toestemming van Burgemeester en Wethouders niet in enigerlei opzicht worden gebruikt voor reclamedoeleinden, anders dan voor zaken op de daarop of daarin gevestigde handel betrekking hebbend.

4. de erfpachtster mag zonder toestemming van Burgemeester en Wethouders geen wijziging brengen in de onder twee (2) omschreven bestemming, daaronder mede begrepen vermindering van het aantal parkeerplaatsen.

5. indien de onder vier (4) bedoelde toestemming tot wijziging van de bestemming wordt verleend, zal de canon aan de hand van de nieuwe bestemming opnieuw worden vastgesteld.

6. de canon moet over elk kalenderjaar, binnen een maand na afloop daarvan, ten kantore van de comptable der gemeente Utrecht worden voldaan;
aan een door Burgemeester en Wethouders aan te wijzen registeraccountant zal desgewenst inzage dienen te worden gegeven in de voor de berekening van de canon relevante gegevens.

7. de in rekening te brengen parkeertarieven, de parkeerduur, alsmede de verdeling van lang- en kortparkeerplaatsen benevens het aantal vaste parkeerplaatsen, dat voor langere tijd aan bedrijven in de omgeving mag worden verhuurd, worden regelmarig, tenminste éénmaal per jaar, in onderling overleg tussen Burgemeester en Wethouders en de erfpachtster vastgesteld.

8. de gemeente zal in de omgeving van de parkeergarage het parkeren op straat en andere openbare terreinen, waarover de gemeente zeggenschap heeft, beperken.

9. tenminste drie jaren voor het eindigen van het erfpachtsrecht door verloop van de termijn waarvoor dit is verleend zal aan de hand van de dan geldende omstandigheden in nader overleg worden beoordeeld of tot verlenging van het erfpachtsrecht zal worden overgegaan en onder welke voorwaarden zulks alsdan zal geschieden.

10. de gemeente zal zorgdragen voor de bereikbaarheid van de parkeergarage en de aanleg van het aangrenzende terrein, zoals dit op voormelde aangehechte tekening, met streeparcering schetsmatig is aangegeven.

Partijen verklaren voorts dat op deze uitgifte in erfpacht van toepassing is de vrijstelling als bedoeld in artikel 15 lid 1 onder a van de Wet op Belastingen van Rechtsverkeer.

Ter uitvoering van het bepaalde in artikel 10 der Algemene Voorwaarden, verklaart erfpachtster ten deze domicilie te kiezen te hare kantore te Utrecht, en de Gemeente Utrecht ten stadhuize te Utrecht.

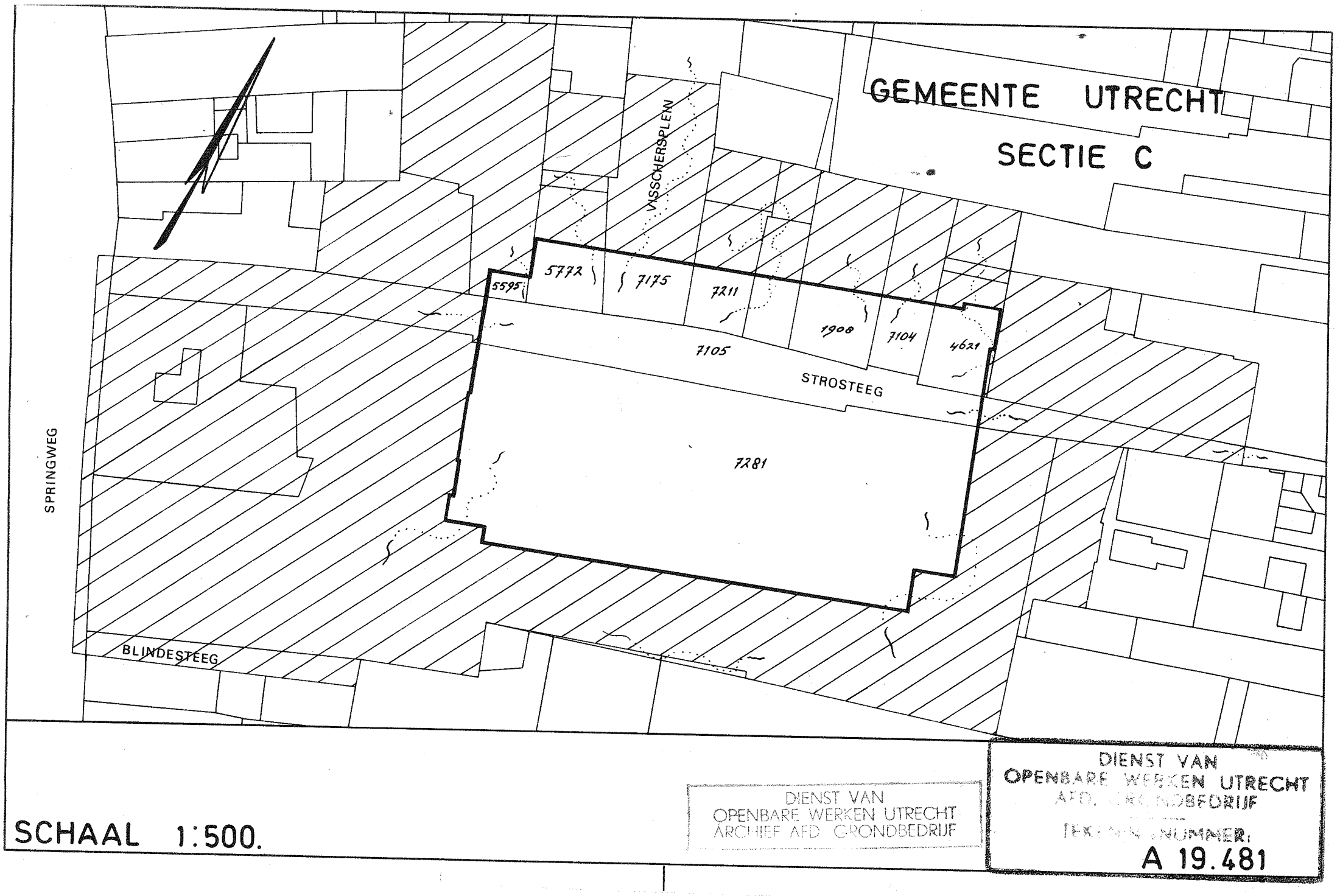
De komparanten zijn mij, notaris, bekend.

WAARVAN AKTE,

in minuut is verleden te Utrecht ten dage in het hoofd dezer gemeld.

Onmiddellijk na zakelijke opgave en volledige voorlezing is deze akte door de komparanten en mij, notaris, getekend.
(getekend): B.Kuiper; N.L.Wijnstok; J.W.Swane.

VOOR AFSCHRIFT



SCHAAL 1:500.

DIENST VAN
OPENBARE WERKEN UTRECHT
ARCHIEF AFD. GRONDBEDRIJF

DIENST VAN
OPENBARE WERKEN UTRECHT
AFD. GRONDBEDRIJF
TEKENING NUMMER:
A 19.481

Bijlage 8 (openbaar deel)
Beantwoording technische vragen p-garage Springweg –
Partij voor de Dieren

Schriftelijke vragen gesteld door Maarten van Heuven, Partij voor de Dieren 4 maart 2021

6. In welke mate verwerft de gemeente inkomsten door woningbouw en/of het opnieuw ontwikkelen van de voormalige drukkerij? Waar zijn deze inkomsten voor bestemd?
De gemeente start voor de herontwikkeling van het gebied van de parkeergarage een grondexploitatie. Het is de verwachting dat hier een positieve grondexploitatie is te realiseren, die wel erg afhankelijk zal zijn van het nog te kiezen woningbouwprogramma.
De gemeente verwerft géén extra inkomsten voor de herontwikkeling van de voormalige drukkerij aangezien deze op eigen grond staat en er sprake is van een geldend bestemmingsplan dat alleen uitgewerkt moet worden.

7. Welke van de bovenstaande vragen betreft inderdaad geheime informatie?
1, 2, 3, 4 en 5

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	J. Horseling	**Datum**	9 maart 2021
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	7295663
E-mail	j.horseling@utrecht.nl	**Onderwerp**	Toekomst garage Springweg
Bijlage(n)	6 (waarvan 3 geheim)	**Beleidsveld**	Grondzaken

Geachte leden van de raad,

Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst (RIB) van 5 januari 2021 over de toekomst van de parkeergarage Springweg en over de visie Strosteeg hebben we toegezegd enkele van uw vragen schriftelijk te beantwoorden. In deze brief geven wij u:

- Een toelichting op de samenhang tussen het voorstel over de toekomst van parkeergarage Springweg, de Visie Strosteeg en het bouwplan Strosteeg 18-36;
- Een toelichting op de door de D66 fractie gevraagde extra scenario's voor de parkeergarage. Een uitgebreide toelichting en de doorrekeningen vindt u in de GEHEIME bijlage 1;
- Het gevraagde overzicht van garages in de binnenstad en de bezetting daarvan (bijlage 3);
- De gevraagde cijfers over autobezit en huishoudens in de binnenstad (bijlage 4);
- De antwoorden op de door de fracties van VVD (GEHEIME bijlage 5) en PvdD (GEHEIME bijlage 6) gestelde technische vragen over de geheime bijlage bij het voorstel over de toekomst van parkeergarage Springweg.

Geheimhouding
Op de bijlagen '1: Extra scenario's Springweg-garage, inclusief schema', '5: Beantwoording technische Vragen van VVD, inclusief 4 bijlagen'en '6: Beantwoording technische Vragen PvdD P-garage Springweg' hebben wij tijdelijke geheimhouding opgelegd op grond van artikel 55 lid 1, 86 lid 2 en 25 lid 2 Gemeentewet om redenen genoemd in artikel 10 lid 2 sub b en g van de Wob. De tijdelijke geheimhouding geldt tot het moment dat de parkeergarage Springweg is gesloopt, of zoveel eerder als wij uw raad hierover (gedeeltelijk) in openbaarheid kunnen informeren.
Deze geheimhouding is nodig om het gemeentelijke financiële belang te beschermen en om onevenredige benadeling van de gemeente, dan wel onevenredige bevoordeling van derden te voorkomen. De informatie uit deze hoofdstukken en bijlagen is van financiële en juridische aard en kan door de huidige erfpachthouder worden gebruikt bij de onderhandelingen met de gemeente. Ingeval van openbaarmaking daarvan kan de gemeente onevenredig worden benadeeld. Bekendheid van deze informatie kan het gemeentelijk belang schaden in dit voorliggende dossier, maar ook in toekomstige onderhandelingen over parkeerfaciliteiten (zoals bijvoorbeeld parkeergarage Paardenveld).

Samenhang
Op de RIB bleek dat er bij verschillende fracties onduidelijkheid bestaat over hoe het voorstel over de toekomst van de parkeergarage zich verhoudt tot de visie Strosteeg en hoe de visie zich weer verhoudt tot het bouwplan Strosteeg 18-36. Hieronder leest u hoe de plannen zich tot elkaar verhouden.

Voorstel toekomst parkeergarage
De erfpachtovereenkomst voor de grond onder de Springweggarage loopt in mei 2022 af. Om te komen tot een voorstel voor de toekomst van parkeergarage Springweg is door RH/DHV onderzoek uitgevoerd naar nut en noodzaak van de garage en heeft BRO onderzoek gedaan naar de economische impact van de garage. Uit het onderzoek van RH/DHV kwam naar voren dat de garage wel nuttig is, maar niet noodzakelijk. Uit het rapport van BRO kwam naar voren dat de economische impact van de garage klein is.
Op de informatiebijeenkomst in april 2019 gaven veel omwonenden aan dat zij overlast ondervinden van de garage en deze het liefst zo snel mogelijk zien verdwijnen. Toen in de gesprekken met de huidige erfpachter Klépierre ook werd voorzien in 250 bewonersparkeerplaatsen voor het verder terugbrengen van straatparkeren in de binnenstad en daarmee de garage vanuit dat oogpunt ook niet nodig bleek én omdat met het voorstel ondernemers nog zes jaar de tijd hebben om hun bedrijfsvoering aan te passen aan het verdwijnen van de garage, werd sloop van de garage het uitgangspunt.

Visie Strosteeg
Na het stranden van een vorig initiatief voor het terrein waarop de voormalige bedrijfshallen van drukkerij Abels staan, hebben wij besloten om een visie op te stellen voor het gebied. Aangezien de Springweggarage niet noodzakelijk bleek te zijn, is sloop van de garage het uitgangspunt in de visie geworden, conform het voorliggende voorstel. Wij zijn van mening dat sloop van de garage het beste perspectief biedt voor het realiseren van ruimtelijke kwaliteit in dit gebied. Deze visie heeft ondertussen de inspraak doorlopen, daarbij zijn 34 uitgebreide zienswijzen ingediend. Omdat de beantwoording daarvan meer tijd in beslag neemt, loopt de besluitvorming over de visie niet meer gelijk op met het besluit over de toekomst van de garage. Gezien de resterende tijd tot het aflopen van de erfpachtovereenkomst in mei 2022, is het wenselijk dat het besluitvormingsproces over de toekomst van de parkeergarage nu doorgaat.
Een besluit over de toekomst van de Springweggarage is niet afhankelijk van de visie, de visie is daarentegen wel afhankelijk van het besluit over de toekomst van de garage. Indien niet wordt besloten tot sloop van de garage, dan zal als vanzelfsprekend de visie opnieuw moeten worden opgesteld. De visie geeft wel een inkijk in hoe de herontwikkeling zou kunnen plaatsvinden na sloop van de garage.

Bouwplan Strosteeg 18-36
Het bouwplan Strosteeg 18-36 maakt geen onderdeel uit van de visie, maar is wel afgestemd op de visie. Reden hiervoor is dat in het vigerende bestemmingsplan voor het terrein waarop het bouwplan geprojecteerd is, de bestemming wonen reeds is opgenomen in een uitwerkingsverplichting, inclusief uitwerkingsregels ten aanzien van woonoppervlak (minimaal 1500m^2, maximaal 2500m^2) en goothoogte (minimaal 5m, maximaal 10,5m). Deze ruimtelijke kaders zijn in 2010 overgenomen uit het voorgaande bestemmingsplan. Binnen een zone van 50 meter vanaf een parkeergarage worden extra milieueisen gesteld aan woonfuncties of andere gevoelige functies. Het bouwplan anticipeert op sloop van de garage want de door de garage geproduceerde geluidniveaus op de toekomstige gevels zijn hoger dan de wettelijke grenswaarden.
Het concept bouwplan zoals dat door de ontwikkelaar op 16 december 2020 aan de buurt is gepresenteerd, is formeel nog niet in procedure. Dat plan heeft een woonoppervlak van 2000m^2 en een goothoogte van 10,5m. De eerste formele stap voor deze ontwikkeling is het vaststellen van een intentiedocument conform het Utrechts Planproces (UPP). Dit document hebben wij op 17 november 2020 vastgesteld en aan uw raad verstuurd. Wij hebben de bevoegdheid (en de plicht) om een uitwerkingsplan op te gaan stellen. Bij de procedure van het uitwerkingsplan is er de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen en beroep. Wij stellen uiteindelijk het uitwerkingsplan al dan niet vast. Daarbij wordt het plan getoetst aan het bestemmingsplan en een goede ruimtelijke ordening.

Deze brief handelt verder alleen over het voorliggende voorstel, het besluit over de toekomst van parkeergarage Springweg.

Alternatieve scenario's
De D66 fractie heeft gevraagd of er naast het in het raadsvoorstel voorgestelde scenario, ook scenario's zijn onderzocht waarbij de garage langer open blijft en zo een rol kan spelen in het verder terugbrengen van straatparkeren in de binnenstad en specifiek boven de Nieuwegracht, de Kromme Nieuwegracht en de Plompetorengracht (250 parkeerplaatsen). Wij hebben ter beantwoording van de vraag van D66 twee alternatieve scenario's opgesteld en doorgerekend (zie scenario's R1 en R2 in de geheime bijlage 1). Voor een uitgebreide toelichting op beide scenario's en de financiële uitkomsten daarvan verwijzen wij u graag naar de geheime bijlage 1.

Rol garage bij versneld opheffen straatparkeren op Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht en Plompetorengracht
Wij hebben RH/DHV gevraagd te onderzoeken of de parkeergarage Springweg noodzakelijk is wanneer het resterende straatparkeren op de Nieuwegracht, de Kromme Nieuwegracht en de Plompetorengracht, per direct zou worden opgeheven en zou moeten worden ondergebracht in parkeergarages in de binnenstad. RH/DHV trekt de conclusie (zie bijlage 2) dat, met de onderhandelde 250 bewonersparkeerplaatsen in de garages van Hoog Catharijne (en tot 2028 ook in de Springweggarage), er bij het per direct opheffen van de parkeerplaatsen boven werven er een klein tekort aan parkeerplaatsen in openbare garages is om de opgeheven plaatsen onder te brengen. Dit tekort is volgens RH/DHV gemakkelijk te voorkomen door het opheffen te faseren en het vergunningenplafond te verlagen.
De snelheid waarmee het aantal parkeerplaatsen boven werfkelders kan worden verminderd wordt bepaald door de financiële ruimte die de gemeentelijke begroting daartoe biedt, aangezien voor elke op te heffen straatparkeerplaats ca. € 3.500 per jaar structureel moet worden gecompenseerd. Bij het per direct opheffen van straatparkeerplaatsen boven werven, kan niet overal worden voldaan aan de maximale loopafstand van 750 meter. Dat geldt zowel in de situatie met als zonder garage Springweg. Met het voorliggende voorstel worden 250 bewonersplekken gecreëerd die tenminste beschikbaar blijven tot 2069 en zo langdurig een rol kunnen spelen in het parkeervrij maken van de binnenstad.

Onomkeerbaarheid raadsbesluit
Op de RIB is een vraag gesteld over de onomkeerbaarheid van het voorgestelde besluit en de vaststellingsovereenkomst met Klépierre. Na het raadsbesluit wordt de overeenkomst met Klépierre door de gemeente aangegaan. Voor een eventuele toekomstige wijziging is zowel een nieuw raadsbesluit nodig als overeenstemming met Klépierre om af te wijken van de overeenkomst. Is die overeenstemming er niet dan is er sprake van contractbreuk en kan Klépierre in rechte nakoming vorderen.

Conclusie
De alternatieve scenario's die zijn toegelicht in geheime bijlage 1 leiden beiden tot een financieel minder aantrekkelijk resultaat dan het door ons voorgestelde scenario voor de toekomst van de parkeergarage. Voor het in de alternatieve scenario's gehanteerde tempo van opheffen van straatparkeren is geen financiële dekking in de begroting. Bij een keuze voor de alternatieve scenario's bestaat tevens het risico dat de gemeente jarenlang nodig heeft om haar juridisch gelijk te halen met een aanmerkelijke vertraging van het realiseren van de beleidsintentie uit het collegeprogramma, namelijk het stapsgewijs terugdringen van straatparkeren in de binnenstad, tot gevolg.

In het aan u voorgelegde voorstel, menen wij een evenwichtige afweging te hebben gemaakt tussen alle belangen die in het gebied leven. Verder realiseren wij met dit voorstel een faciliteit om 250 bewoners een abonnement te kunnen aanbieden in de HC-garages van Klépierre voor de periode tot in ieder geval 2069. Dit geeft ons een enorme flexibiliteit naar de toekomst toe, zonder dat wij daarvoor een exploitatierisico lopen.

Gezien de overlast die de Springweggarage voor de buurt oplevert, de kansen die sloop van de garage biedt voor de ruimtelijke kwaliteit van het gebied, de negatieve netto exploitatieresultaten van de scenario's waarbij de garage nog voor langere tijd wordt geëxploiteerd voor bewonersparkeren en

omdat er voldoende capaciteit is in andere garages wanneer aan de Raad zou worden voorgesteld om het straatparkeren boven de Nieuwe gracht, de Kromme Nieuwegracht en de Plompetorengracht op te heffen, adviseren wij aan de gemeenteraad om akkoord te gaan met de voorliggende voorstel over de toekomst van de Springweggarage.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1719
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	18 maart 2021
Agendapunt	6.2
Omschrijving	Beantwoording SV 2021, nr. 17 - Oog voor de impact van Bouwplan 18-36 Strosteeg op Haverstraat
ID	1772
Behandelend ambtenaar	J. Horseling
Telefoon	030 - 28 64818
E-mail	j.horseling@utrecht.nl
Datum collegebesluit	11 maart 2021
Geocodering	Binnenstad
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Grondzaken
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	18 maart 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2021, NUMMER 17

Datum	11 maart 2021
Van	College B&W
Behandeld door	J. Horseling
Doorkiesnummer	030 - 28 64818
E-mailadres	j.horseling@utrecht.nl
Kenmerk	8080326
Beleidsveld	Grondzaken, Ruimtelijke Ontwikkeling

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2021 nummer 17 van raadslid Zwinkels (CDA) van 23 januari 2021 over Oog voor de impact van Bouwplan 18-36 Strosteeg op Haverstraat.
De gestelde vragen zijn bijgevoegd.

Vraag 1
Hoe denkt het college hierover?
Antwoord 1
Door het vaststellen van het intentiedocument Strosteeg 18-36 (IDOC) hebben we de intentie uit gesproken om samen met de initiatiefnemer te onderzoeken of het initiatief gerealiseerd kan worden. Het bouwplan is door de ontwikkelaar aan de buurt gepresenteerd om reacties op te halen. Het plan is formeel nog niet in procedure, er wordt door de ontwikkelaar nog aan het plan gewerkt.

Het vigerende bestemmingsplan dateert van 2010 en biedt de eigenaar van de locatie mogelijkheden om dit gebied, met in achtneming van de uitwerkingsregels en het nog op te stellen uitwerkingsplan, tot ontwikkeling te brengen. In de uitwerkingsregels is opgenomen dat de totale woonvloeroppervlakte in het uitwerkingsgebied niet meer dan 2.500 m² en niet minder dan 1.500 m² mag bedragen en dat de goothoogte van de hoofdbebouwing niet meer dan 10,50 meter en niet minder dan 5,00 meter mag bedragen. Deze uitwerkingsbevoegdheid is overgenomen uit het voorgaande bestemmingsplan. Wij hebben niet alleen een uitwerkingsbevoegdheid maar ook een uitwerkingsplicht ten aanzien van het uitwerkingsplan. Wij werken als college dan ook mee aan het opstellen van het uitwerkingsplan.

Wij snappen de geuite bezwaren ten aanzien van het bouwvolume, de goothoogte, de nokhoogte en de verschijningsvorm van het bouwplan Strosteeg 18-36. Het is aan de ontwikkelaar om een passend bouwplan te ontwikkelen, het is aan ons college om al dan niet het (voor het bouwplan benodigde) uitwerkingsplan vast te stellen. Voorafgaand aan dat besluit leggen wij het uitwerkingsplan nog ter inzage, dat is het formele moment waarop zienswijzen kunnen worden ingediend.

De door omwonenden geuite bezwaren tegen het gepresenteerde bouwplan nemen wij serieus en hebben wij ook aan de ontwikkelaar doorgegeven.

Vraag 2
Op welke manieren denkt het college (en de ontwikkelaar) de menselijke maat een plek geven in het voorliggende bouwplan?
***Antwoord* 2**
Het is aan de ontwikkelaar om, binnen de in het bestemmingsplan opgenomen uitwerkingsregels, te komen tot een goede inpassing van het bouwplan. Naar aanleiding van de bijeenkomst van 16 december 2020, waarop de ontwikkelaar een eerste ontwerp aan de buurt heeft gepresenteerd, zijn veel reacties op het bouwplan binnen gekomen. Ook op de visie Strosteeg die tot 15 januari 2021 ter inzage heeft gelegen zijn zienswijzen geuit tegen het bouwplan. De geuite bezwaren zijn doorgegeven aan de ontwikkelaar. Wij zullen hier als college ook oog voor hebben bij de verdere uitwerking van het plan.

Vraag 3
Is de ontwikkelaar echt onervaren? En welke reden had de gemeente om de organisatie op zich te nemen? Hoe kijkt het college hierop terug, had zij dingen liever anders gedaan?
***Antwoord* 3**
Het betreft geen startende ontwikkelaar. De genoemde onervarenheid van de ontwikkelaar had betrekking op de complexiteit en omvang van de ontwikkeling. Strosteeg 18-36 is tot nu toe de grootste ontwikkeling van deze ontwikkelaar. Vanwege de samenhang van het bouwplan met de Visie Strosteeg heeft de gemeente de organisatie van de informatieavond van 16 december 2020 op zich genomen. De gemeente had duidelijker moeten communiceren dat de presentatie van het bouwplan Strosteeg 18-36 een initiatief was van de ontwikkelaar en niet van de gemeente. Dit zullen wij in het vervolg beter communiceren.

Vraag 4
Welke concrete maatregelen en middelen zijn er nu definitief om lichthinder tegen te gaan?
***Antwoord* 4**
De lichthinder bestaat reeds 48 jaar. Wanneer conform het huidige voorstel tot sloop van de garage wordt besloten, dan exploiteert de gemeente de garage nog vier jaar. De zuidelijke garagewand zou voor deze periode dichtgezet kunnen worden met geluiddempende panelen om geluid- en lichthinder te verminderen. De kosten voor het dichtzetten van de zuidelijke wand bedragen ongeveer €75.000. Of deze maatregel ook voldoet aan het bouwbesluit (brandtechnische- en ventilatietechnische eisen) is niet uitgezocht.

Vraag 5
Is er volgens het college nu al voldaan aan de eis (randvoorwaarde) van een integrale visie voor bouwplan Strosteeg 18-36? Zo ja, waar baseert zij dat op? Zo nee, wanneer volgt dit?
***Antwoord* 5**
De Visie Strosteeg laat zien hoe het bouwplan Strosteeg 18-36 zich stedenbouwkundig kan verhouden tot de huidige situatie mét de parkeergarage, als in de voorgestelde situatie ná sloop van de garage. Er ligt een geldend bestemmingsplan dat al een kader biedt voor ontwikkeling op deze locatie. De gemeente mag geen aanvullende voorwaarden stellen aan de in het bestemmingsplan opgenomen uitwerkingsregels. Het bouwplan is daarom niet opgenomen in de visie, maar is wel afgestemd op de visie.

Vraag 6
Welke status heeft het pand volgens het college? En welke mogelijkheden ziet zij om het pand op te laten knappen door (of in samenwerking met) de ontwikkelaar?
***Antwoord* 6**
De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) heeft aangegeven dat de monumentale status alleen betrekking heeft op het adres Oudegracht 193 en niet op de achterliggende voormalige bedrijfshallen. Op de gemeentelijke kaart met (rijks)monumenten en beschermde stads- en dorpsgezichten staan de bedrijfshallen van voormalig drukkerij Abels abusievelijk aangeduid als rijksmonument. Dit staat verkeerd op de kaart en zullen wij aanpassen.

De initiatiefnemer van het nieuwbouwplan zal door een onafhankelijke externe partij een waardestellend historisch onderzoek uit laten voeren, om daarmee de huidige staat van deze hallen goed vast te leggen voor het nageslacht en beoordelen of onderdelen de moeite waard zijn om te hergebruiken.

Vraag 7
Op welke manier krijgt deze opzet aandacht bij het betreffende bouwplan Strosteeg 18-36?
***Antwoord* 7**
In het gepresenteerde bouwplan, waaraan nog wordt gewerkt, is tussen de bebouwing aan de Haverstraat en het bouwplan een binnentuin bedacht. Het huidige terrein is nu volledig verhard. Een aantal tuinen aan de Haverstraat is mooi groen, het idee van de ontwikkelaar is om, in overleg met omwonenden en toekomstige bewoners, tot een groen ontwerp van die binnentuin te komen.

Vraag 8
Hoe beoordeelt het college de impact van het bouwplan op de huizen aan de Haverstraat?
***Antwoord* 8**
Het aan de buurt gepresenteerde bouwplan heeft een grote impact op de huizen aan de Haverstraat. Zoals eerder aangegeven was deze ontwikkeling echter al geruime tijd mogelijk vanuit het vigerende bestemmingsplan. Nav de geuite bezwaren op het gepresenteerde bouwplan, werkt de ontwikkelaar aan aanpassingen aan het bouwplan. Wij zijn in afwachting van deze aanpassingen en nemen de reacties mee in het vervolgtraject.

Vraag 9
Is het nog mogelijk om heldere kaders mee te geven aan de ontwikkelaar?
***Antwoord* 9**
Zie antwoord 5

Vraag 10
Op welke wijze zal de gemeenteraad nog betrokken worden bij de uitwerking van het plan?
***Antwoord* 10**
Wij zullen uw raad informeren wanneer wij het concept uitwerkingsplan ter inzage leggen. Het vaststellen van het uitwerkingsplan is een collegebevoegdheid.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen Oog voor de impact van Bouwplan 18-36 Strosteeg op Haverstraat

23 januari 2021

Vragen:

Op zaterdag 23 januari was CDA Utrecht op bezoek bij een bewoner van de Haverstraat, die namens de andere bewoners in de straat zorgen heeft geuit over de impact van de Strosteeg. U ziet hieronder een aantal foto's van het bezoek aan de buurt.







In het bouwplan wordt gesproken over een bouwhoogte van 15 meter. Daarbij zou ter referentie gekeken zijn naar de parkeergarage. De menselijke maat lijkt hierbij te ontbreken, want het plan oogt als een groot massief blok dat ook qua bouwstijl en hoogte niet past bij de andere woningen in de directe omgeving.

1. Hoe denkt het college hierover?

2. Op welke manieren denkt het college (en de ontwikkelaar) de menselijke maat een plek geven in het voorliggende bouwplan?

Eerder kwam het bouwplan al even aan bod, tijdens de raadsinformatiebijeenkomst over de Springweg parkeergarage. Tijdens de bijeenkomst werd door de ambtenaar gemeld dat de projectontwikkelaar een startend projectontwikkelaar zou zijn en dat de gemeente daarom bij het traject voor wat betreft de informatie avond zou hebben geholpen. Ik heb begrepen dat deze ontwikkelaar al sinds 2009 bestaat en de bestuurders/aandeelhouders ervaren vastgoedmensen zijn. Zo hebben zij recent ook een project ontwikkeld in de Vogelenbuurt in Utrecht.

3. Is de ontwikkelaar echt onervaren? En welke reden had de gemeente om de organisatie op zich te nemen? Hoe kijkt het college hierop terug, had zij dingen liever anders gedaan?

Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst werd ook gesproken over het treffen van voorzieningen aan de parkeergarage om lichthinder te voorkomen. Tijdens de informatiebijeenkomst op 12 december jl. werd echter gemeld dat met dergelijke voorzieningen geen rekening is gehouden in het plan en dat er ook geen budget voor is opgenomen.

4. Welke concrete maatregelen en middelen zijn er nu definitief om lichthinder tegen te gaan?

Het bouwplan Strosteeg 18-36 bevindt zich op een prachtige ligging in de binnenstad. Dat vraagt om zorgvuldig omgaan met het karakter van de buurt, door daar zo veel mogelijk op aan te sluiten en de omwonenden de kans te geven om hun ideeën en suggesties voor inpassing aan te dragen. Eerder hebben de wijkraad en bewoners gevraagd om een integrale visie voor het gehele gebied.

5. Is er volgens het college nu al voldaan aan de eis (randvoorwaarde) van een integrale visie voor bouwplan Strosteeg 18-36? Zo ja, waar baseert zij dat op? Zo nee, wanneer volgt dit?

De bedrijfshal betreft een oude drukkerij (Abel’s) die we als cultuurhistorisch erfgoed beschouwen. Een omwonende is goed geïnformeerd en dacht zelfs ergens gelezen te hebben dat het pand een monumentale status heeft. En de Historische Vereniging Oud Utrecht heeft bezwaar aangetekend.

6. Welke status heeft het pand volgens het college? En welke mogelijkheden ziet zij om het pand op te laten knappen door (of in samenwerking met) de ontwikkelaar?

In de plannen van de gemeente voor dit deel van de stad wordt vaak gesproken over de hofjes- en steegjesstructuur die behouden en versterkt moet worden. Hierbij enkele foto's van ter illustratie van de omgeving.





7. Op welke manier krijgt deze opzet aandacht bij het betreffende bouwplan Strosteeg 18-36?

We zien dat dit plan niet gedragen wordt door de buurt, en het risico dat gemiste kansen ontstaan.

8. Hoe beoordeelt het college de impact van het bouwplan op de huizen aan de Haverstraat?
9. Is het nog mogelijk om heldere kaders mee te geven aan de ontwikkelaar?
10. Op welke wijze zal de gemeenteraad nog betrokken worden bij de uitwerking van het plan?

Gelet op het commissiedebat van 4 maart a.s. zouden wij graag de antwoorden vóór die datum willen ontvangen.

Gesteld door:

- Jantine Zwinkels, CDA Utrecht

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1626
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	18 maart 2021
Agendapunt	7
Omschrijving	Raadsbrief Onderzoek toevoegen standplaatsen woonwagens
ID	1677
Behandelend ambtenaar	H.M.M. van Opheusden
Telefoon	030-2864148
E-mail	h.van.opheusden@utrecht.nl
Datum collegebesluit	26 januari 2021
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Wonen
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Wonen, Energie, Groen, Openbare Ruimte/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	18 maart 2021

Voorgesteld besluit

Inventarisatie woonwagenstandplaatsen 2019



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Inventarisatie

December 2019

woonwagenstandplaatsen toevoegen op of bij de bestaande woonwagenlocaties in de gemeente Utrecht

---

Inhoudsopgave:

1) Inleiding en aanleiding inventarisatie
2) Conclusie

3) Adviezen en uitspraken
   3.1 Advies College van de rechten van de mens
   3.2 Rapport nationale ombudsman
   3.3 Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid

4) Achtergrondsituatie gemeente Utrecht
5) Inventarisatie woonbehoefte onder de woonwagenbewoners

6) Aandachtspunten
7) De woonwagenstandplaatsen
8) Bijlagen:
   8.1 brief en vragenformulier aan bewoners
   8.2 beantwoording SV 2019
   6.3 brief rapport woonwagenbewoner zoekt …

---

1) Inleiding en aanleiding inventarisatie?

In 2017 heeft de Nationale Ombudsman onderzocht in hoeverre gemeenten ruimte geven aan woonwagenbewoners om te kunnen wonen zoals dat past binnen hun cultuur. Naar aanleiding van het rapport van de Ombudsman heeft het ministerie van BZK het beleidskader "Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid" vastgesteld. In het nieuwe beleidskader roept het ministerie de gemeenten op expliciet aandacht te besteden aan de culturele identiteit van woonwagenbewoners en hun woonwensen.
Op 1 november 2018 hebben – op initiatief van de raad – een aantal raadsleden en de wethouder Wonen een bezoek gebracht aan het woonwagencentrum Beukbergen in Zeist. Naar aanleiding hiervan en naar aanleiding van de aanbevelingen van de Nationale Ombudsman hebben D66, GroenLinks, SP en PvdA in februari 2019 schriftelijke raadsvragen (2019/32, bijlage 7.2) gesteld over woonwagenstandplaatsen in Utrecht. In antwoord op de raadsvragen heeft het college van B&W toegezegd met woonwagenbewoners in gesprek te gaan over hun wensen en te bekijken of er mogelijkheden zijn het aantal standplaatsen in Utrecht uit te breiden.

Om enig inzicht te verwerven over de aantal standplaatszoekenden in de gemeente Utrecht zijn er gesprekken gevoerd met de bv-woonwagenexploitatie, eigenaar van de woonwagenstandplaatsen en beheerder van de wachtlijst voor standplaatszoekende.
De woonwagenbewoners zijn benaderd doormiddel van een brief met vragenlijst en door bezoeken aan de woonwagenlocaties en het voeren van gesprekken.
De bezoeken aan de woonwagenlocaties waren ook bedoeld om te bezien welke mogelijkheden er zijn door het toevoegen van standplaatsen op bestaande locaties of bij de bestaande woonwagenlocaties.

Situatie in gemeenten
De gemeente is primair verantwoordelijk voor het lokale volkshuisvestingsbeleid. Daarnaast heeft de gemeente de zorg voor passende en voldoende woonruimte voor alle burgers, ongeacht hun voorkeur voor een woning of woonwagen. Het toezicht op de uitvoering van dit beleid ligt bij de gemeenteraad. Wettelijk is er geen verplichting voor een gemeente om een woonwagencentrum in stand te houden, maar de zorgplicht voor voldoende woonruimte voor woonwagenbewoners is er nog wel. Dit is bevestigd in de notitie "Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid (BIZA 12 juli 2018 - https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/07/02/beleidskader-gemeentelijk-woonwagen-en-standplaatsenbeleid).
De gemeente kan dus het aantal standplaatsen vermeerderen of verminderen. De vraag naar standplaatsen is hier leidend. Aan de hand van de cijfers over afname of toename van de vraag naar standplaatsen kan de gemeente zelf haar huisvestingsbeleid bepalen in overleg met de sociale partners. Het onttrekken van woonwagenstandplaatsen in de verhuur door deze te verkopen heeft **geen** effect op de beschikbaarheid van het aantal standplaatsen in de gemeente.

2) Conclusie

Is het toevoegen van woonwagenstandplaatsen op de bestaande locaties mogelijk om daarmee het aantal woonwagenstandplaatsen uit te breiden?
Neen – het toevoegen van standplaatsen op de bestaande locaties is onmogelijk.
De woonwagenstandplaatsen zijn qua omvang niet buitensporig groot. De woonwagens staan op de locaties ten opzichte van elkaar brandveilig. Toevoegen op de bestaande locaties zou het creëren van een brandveiligheidsprobleem betekenen. Toevoegen op de bestaande locaties is een kostbare aangelegenheid. Denk aan de juridische procedures om standplaatsen te verkleinen, ontbinding huurovereenkomsten en de kosten voor de verplaatsing van woonwagens.

Is uitbreiding bij de bestaande woonwagenlocaties mogelijk om daarmee het aantal woonwagenstandplaatsen uit te breiden?
Ja – bij enkele locaties is het mogelijk om extra woonwagenstandplaatsen te realiseren. Dat gaat ten koste van openbaar groen, de openbare ruimte of de parkeermogelijkheden.
Verder onderzoek is noodzakelijk.

Is er behoefte/ vraag/ naar extra woonwagenstandplaatsen?
Ja – er staan 100 personen, waarvan 27 van buiten de gemeente Utrecht, ingeschreven voor een woonwagenstandplaats. In de komende 4 jaren zullen naar verwachting, op basis van de leeftijden, in theorie nog 23 personen, nu nog minderjarige kinderen bij komen.

Is er naast de behoefte aan woonwagenstandplaatsen ook behoefte aan huurwoonwagens of huurwoningen op een standplaats?
Neen, op basis van de gesprekken en de reacties via het vragenformulier is er behoefte aan standplaatsen met een voorkeur voor de koopsector. De kopers zorgen zelf voor huisvesting.

Is het wonen in familieverband belangrijk?
Ja, voor de meeste bewoners is dat belangrijk. Men realiseert zich dat het haast onmogelijk is om dit op of bij de huidige woonwagenlocaties te realiseren.

3) Adviezen en uitspraken

3.1 Advies college van de rechten van de mens

In 1998 is de Woonwagenwet ingetrokken en werd het woonwagenbeleid gedecentraliseerd. Gemeenten zijn sindsdien primair verantwoordelijk voor de huisvesting van woonwagenbewoners dat onderdeel uitmaakt van het volkshuisvestingsbeleid. Het College van de Rechten van de Mens heeft sinds 2014 oordelen uitgebracht over het woonwagenstandplaatsenbeleid van verschillende gemeenten en corporaties. Dit naar aanleiding van klachten van woonwagenbewoners.
In 2017 heeft het College ook advies uitgebracht aan het ministerie en stelt daarin dat een uitsterf- of afbouwbeleid in strijd is met de mensenrechten. Daarnaast oordeelt het College van de Rechten van de Mens dat leven in een woonwagen een essentieel onderdeel is van de cultuur van Roma, Sinti en woonwagenbewoners. Het College wijst erop dat het Rijk, lokale overheden en woningcorporaties verplicht zijn om de cultuur van woonwagenbewoners niet alleen te beschermen, maar ook te faciliteren.

3.2 Rapport Nationale Ombudsman

Op basis van het advies van het College van de Rechten van de Mens heeft de Nationale Ombudsman een onderzoek ingesteld. Hieruit zijn voor gemeenten de volgende aanbevelingen benoemd:

Benoem in het college van burgemeester en wethouders een portefeuillehouder voor woonwagenbewoners en hun mensenrechten.

Ga in gesprek met de gemeenteraad over het standplaatsenbeleid en eventuele voornemens om het standplaatsenbeleid aan te passen.

Maak standplaatsenbeleid in overeenstemming met het mensenrechtenkader voor de culturele identiteit van woonwagenbewoners (onder meer de jurisprudentie van het Europese Hof voor de Rechten van de Mens en de oordelen van het College voor de Rechten van de Mens) en leg de standplaatsenbehoefte onder woonwagenbewoners in uw gemeente vast in de Woonvisie.

Inventariseer daartoe de behoefte aan standplaatsen, toewijzingscriteria, constructies voor huur of koop en woonvorm onder woonwagenbewoners in uw gemeente.

Utrecht heeft de nationale ombudsman laten weten dat wij van mening zijn dat de gemeente Utrecht reeds handelt in de geest van de aanbevelingen en dat wij daarom geen aanleiding zien om het standplaatsenbeleid voor woonwagens te agenderen (zie bijlage 7.3).

3.3 Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties)

Het Rijk heeft samen met gemeenten een visie op het standplaatsenbeleid ontwikkeld dat in lijn is met het mensenrechtelijk kader voor de culturele identiteit van Roma, Sinti en woonwagenbewoners.
Dit betekent dat:

- De gemeente het beleid voor woonwagens en standplaatsen vaststelt als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid;

- Het beleid voldoende rekening dient te houden met- en ruimte geeft voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners;
- Hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is;
- Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren;
- De afbouw van standplaatsen niet is toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
- Een woningzoekende woonwagenbewoner die dit wenst, binnen een redelijke termijn kans heeft op een standplaats

4) De standplaatsen in de gemeente Utrecht zijn in eigendom en in beheer bij de bv-woonwagenexploitatie (Mitros, Bo-Ex en Portaal) en de woningcorporatie Groen West.

Groen West is eigenaar en verhuurder van 4 standplaatsen. De BV Woonwagenexploitatie is eigenaar en verhuurder van 133 standplaatsen waaronder 3 standplaatsen die in 2017 zijn opgeheven in verband met de mogelijke verbreding van de A27. De standplaatsen worden nog bewoond (Weg tot de Wetenschap).
De aandeelhouders van BV Woonwagenexploitatie zijn de corporaties Bo-ex, Mitros en Portaal. Mitros voert de directie van de BV namens de deelnemende corporaties. De BV heeft een derde partij ingehuurd voor het beheer, onderhoud, de huurincasso en het bijhouden van de wachtlijst.

De gemeente Utrecht heeft in 2003 een erfpachtovereenkomst gesloten met de BV woonwagenexploitatie voor 126 standplaatsen inclusief opstallen.
In 2013 heeft het college van de gemeente Utrecht de notitie inzake herijking woonwagenbeleid Utrecht vast gesteld. Deze notitie houdt in:
a. geen verdere uitbreiding van bestaande en nieuwe standplaatsen, ook niet in Leidsche Rijn en op het Veemarktterrein,
b. het bestaande toewijzingsbeleid, dat gebaseerd is op datum van inschrijving, wijzigen in een systeem van gedeeltelijke coöptatie,
c. dat de gemeente geen rol heeft in de financiële ondersteuning van de BV Woonwagenexploitatie,
d. dat de gemeente het toezicht en de handhaving op en rond woonwagenlocaties proactief ter hand neemt.

Positie gemeente/ bv-woonwagenexploitatie/ de woningcorporaties
De gemeente Utrecht wordt door woonwagenbewoners uit Utrecht maar ook van daarbuiten aangesproken op het realiseren van woonwagenstandplaatsen. Dat is terecht omdat de gemeenten een huisvestingsbeleid voeren dat een reëel uitzicht biedt op het wonen in een woonwagen – uitspraken college voor de Rechten van de Mens en de vraag vanuit het ministerie van BZK.

Het advies van het college voor de Rechten van de Mens:
- Gemeenten moeten bij het huisvestingsbeleid voortaan rekening houden met de woonbehoeften van woonwagenbewoners;
- Al naar gelang de behoefte, moeten gemeenten en corporaties zorgen voor voldoende standplaatsen die het leven in familieverband mogelijk maken; gemeenten en corporaties moeten zorgen voor een gemengde locatie met een goede mix van huur- en koopwagens.

De gemeente is geen eigenaar / verhuurder van woonwagenstandplaatsen en huurwoonwagens. Taak voor de gemeente is primair dat er voldoende ruimtelijk-planologische mogelijkheden zijn voor de huisvesting van woonwagenbewoners in Utrecht.
De gemeente is verantwoordelijk voor het lokale woonbeleid, neergelegd in een woonvisie. Het daadwerkelijk realiseren en exploiteren van (sociale) woonruimten (in welke vorm dan ook) is geen kerntaak van gemeenten. De gemeente is natuurlijk wel verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordeningskant van het standplaatsenbeleid. Via het bestemmingsplan (in de toekomst het omgevingsplan) wordt vastgelegd waar de kavels voor standplaatsen liggen en hoeveel dat er zijn. Ook is de gemeente verantwoordelijk voor het beheer van de openbare ruimte en voor handhaving van bijvoorbeeld bouwvoorschriften (brandveiligheid).
Zou Utrecht uitvoering willen geven aan de wens voor extra standplaatsen, dan heeft Utrecht de woningcorporaties nodig.
Woonwagenbewoners die een huishoudinkomen hebben tot aan de inkomensgrenzen, genoemd in artikel 48 van de Woningwet, behoren tot de doelgroep van woningcorporaties. Het ontwikkelen, verhuren en exploiteren van woonwagenlocaties, standplaatsen en woonwagens behoort daarmee tot de kerntaak van de woningcorporaties. In Utrecht is de bv-woonwagenexploitatie die voor drie corporaties het woonwagen- en standplaatsenwerk uitvoert. Een door corporaties in het leven geroepen bv of stichting is aan dezelfde regels gebonden als de corporatie zelf.

Uit gesprekken met de bv-woonwagenexploitatie blijkt dat men er niet voor openstaat om tot het toevoegen van standplaatsen op of bij de bestaande woonwagenlocaties over te gaan.
Het verkleinen van de bestaande standplaatsen en het verplaatsen van woonwagens om ruimte te creëren voor extra standplaatsen is een onmogelijke operatie.
Bij een aantal locaties is ruimte om extra standplaatsen te realiseren. Dat gaat in de meeste gevallen ten koste van openbaar groen en of de openbare ruimte. Echter, de bv is geen eigenaar van aanpalende stroken grond maar alleen eigenaar van de bestaande woonwagenstandplaatsen.

5) Inventarisatie woonbehoefte onder de woonwagenbewoners

In de maanden mei, juni en juli is archief onderzoek gedaan en zijn gesprekken gevoerd met afdelingen intern (VTH en Veiligheid) en met de grootste eigenaar /verhuurder van de woonwagenstandplaatsen in de gemeente Utrecht, de BV Woonwagenexploitatie.

Uit het gesprek met de BV komt naar voren dat in oktober 2019 er
totaal 100 personen staan ingeschreven voor een woonwagenstandplaats.
Standplaatszoekenden dienen zich in te schrijven bij Woningnet als woningzoekende in de regio Utrecht. Na inschrijving kan men zich vervolgens melden bij de BV Woonwagenexploitatie voor een plek op de wachtlijst voor een woonwagenstandplaats in de gemeente Utrecht.

De wachtlijst is als volgt samengesteld:
17 standplaatszoekenden in de leeftijdscategorie 18 t/m 25 jaar.
43 standplaatszoekenden in de leeftijdscategorie 26 t/m 35 jaar
25 standplaatszoekenden in de leeftijdscategorie 36 jaar en ouder
15 standplaatszoekenden – leeftijd onbekend.

De langst ingeschrevene staat 29 jaar ingeschreven voor een woonwagenstandplaats.

De kandidaten komen uit Utrecht (68), Vleuten de Meern (5) en van buiten de gemeente (27).

In september 2019 hebben de bewoners van de woonwagenstandplaatsen een brief met een vragenformulier ontvangen. In de brief werd aangekondigd dat er een bezoek zou worden gebracht aan de woonwagenlocaties, dat bewoners contact konden opnemen om een afspraak daarvoor te maken en met het verzoek het vragenformulier in te vullen en te retourneren.

Van de 137 verstuurde brieven met vragenlijsten zijn er 37 ingevuld teruggestuurd.
Zes bewoners hebben via de mail gereageerd om een afspraak te maken. Met drie van hen is het tot een afspraak gekomen. Van de overige is geen reactie meer gekomen.

We hebben 22 van de 32 locaties bezocht en op 12 locaties bewoners gesproken. Op de 10 andere bezochte locaties was om uiteenlopende redenen niet mogelijk een gesprek te hebben.

Uit de 37 schriftelijke reacties en uit de gevoerde gesprekken blijkt:
- dat op enkele na allen ingeschreven staan op de wachtlijst voor een standplaats,
- dat men de voorkeur/ wens heeft voor een koopstandplaats (25),
- dat een enkeling een woonwagenstandplaats inclusief huurwoonwagen of huurwoning wenst,
- dat men qua inkomen tot de groep behoort tot €38.035,00,
- dat iedereen het belangrijk vindt om in familieverband te kunnen wonen,
- dat men het liefst een standplaats wil bij een bestaande locatie maar dat is geen must.

6) Aandachtspunten

In de gesprekken die zijn gevoerd op de diverse woonwagenlocaties zijn een aantal zaken opgetekend die aandacht behoeven.

- er is kritiek op de toewijzing van standplaatsen bij mutaties. Bewoners hebben geen vertrouwen op de manier waarop een toewijzing van leeggekomen standplaatsen er aan toegaat. Het systeem is voor bewoners onduidelijk en niet transparant.
  Ook de eigenaar/verhuurder van de woonwagenstandplaatsen geeft aan dat het systeem van toewijzing om herijking vraagt.
- de communicatie tussen de BV Woonwagenexploitatie en de huurders is slecht, vinden de huurders die wij gesproken hebben. Er wordt slecht of niet gereageerd naar huurders. Er wordt geen/slecht onderhoud gepleegd.
- de rollen zijn onduidelijk. Welke rol heeft de BV Woonwagenexploitatie heeft en welke rol heeft de gemeente Utrecht.
- de angst dat de woonwagen in eigendom van de huurder van de standplaats moet worden verwijderd als de hoofdbewoner komt te overlijden (de huurovereenkomst wordt ontbonden) is groot. Dit is kapitaalvernietiging. Is een andere oplossing mogelijk?
- het is voor een aantal huurders onduidelijk of er standplaatsen te koop zijn en welke dat dan zijn.
- waarom geen ontbinding van de huurovereenkomst en ontruiming van de standplaats bij het aantreffen van drugs of gerelateerde strafbare activiteiten? De woonwagen wordt een aantal maanden gesloten voor bewoning en dan weer ter beschikking gesteld van de overtreder.
- veel bewoners hebben een hang naar het verleden. Het samen wonen op de Huppeldijk.

Opvallende zaken bij de bezoeken aan de locaties is dat het wonen op de woonwagenlocaties nogal van elkaar verschilt. De meeste woonwagenlocaties zien er prima uit. Bij een aantal locaties ziet het er echt niet uit.
Opslag van goederen, werk gerelateerde activiteiten, misbruik openbare ruimte, gestalde caravans, “illegale bouw” en het gevoel dat er geen pottenkijkers gewenst zijn.

7) De Woonwagenstandplaatsen

voor alle locaties waar mogelijk uitbreiding kan, geldt dat er onderzoek moet worden gedaan – bestemmingsplan, parkeernormen, belang openbaar groen, eigenaar, openbare orde en veiligheid, etc.

ALPENPAD – 4 standplaatsen
Toevoegen standplaatsen op en bij niet mogelijk





Amsterdamsestraatweg – 4 standplaatsen

Toevoegen standplaatsen op niet mogelijk. Toevoegen standplaatsen (1) bij wel mogelijkheid door opheffen parkeerruimte





Augusto Sandinostraat – 6 standplaatsen

Toevoegen standplaatsen op niet mogelijk. Toevoegen standplaatsen (1) bij door ontruiming bedrijfsmatige activiteit.



Burgemeester Norbruislaan – 2 standplaatsen

Toevoegen standplaatsen op en bij niet mogelijk



Daalseweg – 3 standplaatsen

Toevoegen standplaatsen op niet mogelijk. Toevoegen standplaatsen (1) bij door gebruik openbaar groen.





Emmerich Kálmánlaan – 4 standplaatsen
Toevoegen standplaatsen op en bij niet mogelijk.





Engelsmansplaat – 4 standplaatsen
Toevoegen standplaatsen op en bij niet mogelijk





Gageldijk – 2 standplaatsen

Toevoegen standplaatsen op niet mogelijk. Toevoegen standplaatsen (meerdere) bij door gebruik openbaar groen.





Gangesdreef – 4 standplaatsen

Toevoegen standplaatsen op niet mogelijk. Toevoegen standplaatsen (meerdere) bij door gebruik openbaar groen





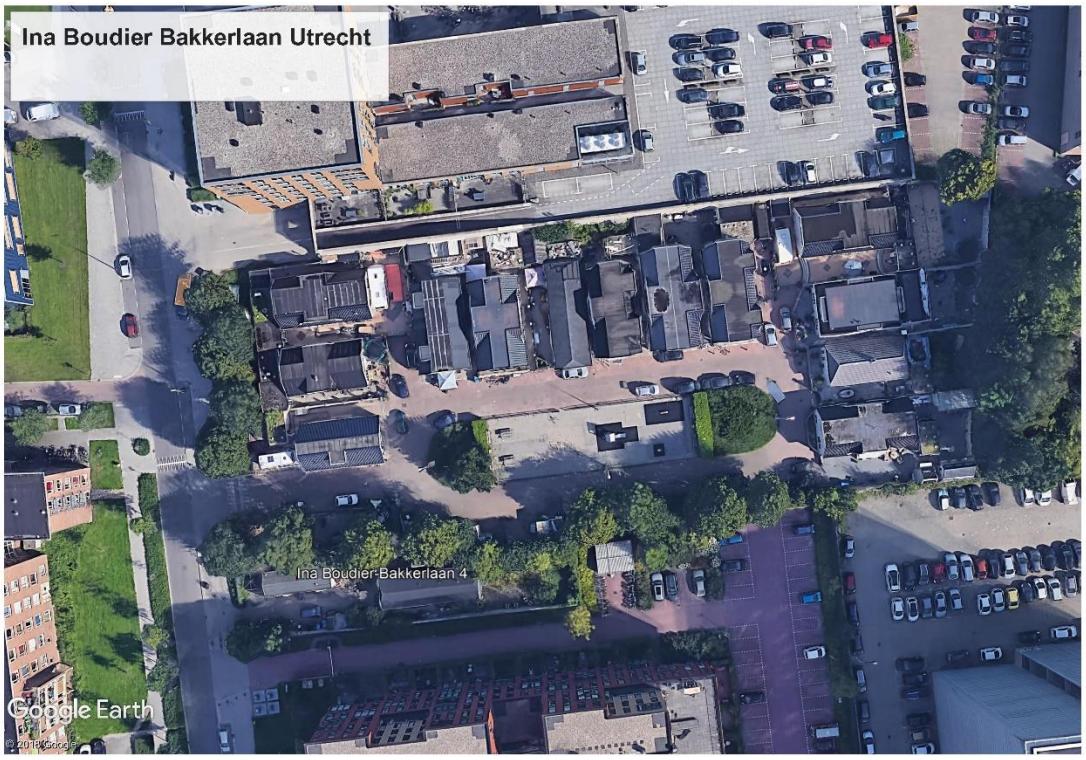
Himalaya – 1 standplaats

Toevoegen standplaatsen op niet mogelijk. Toevoegen standplaatsen (1) bij door gebruik openbaar groen



Ina Boudier Bakkerlaan – 15 standplaatsen

Toevoegen standplaatsen op en bij niet mogelijk – voldoet niet aan de brandveiligheidseisen



Kanaalweg – 9 standplaatsen

Toevoegen standplaatsen op en bij niet wenselijk in verband met de ligging van de locatie.





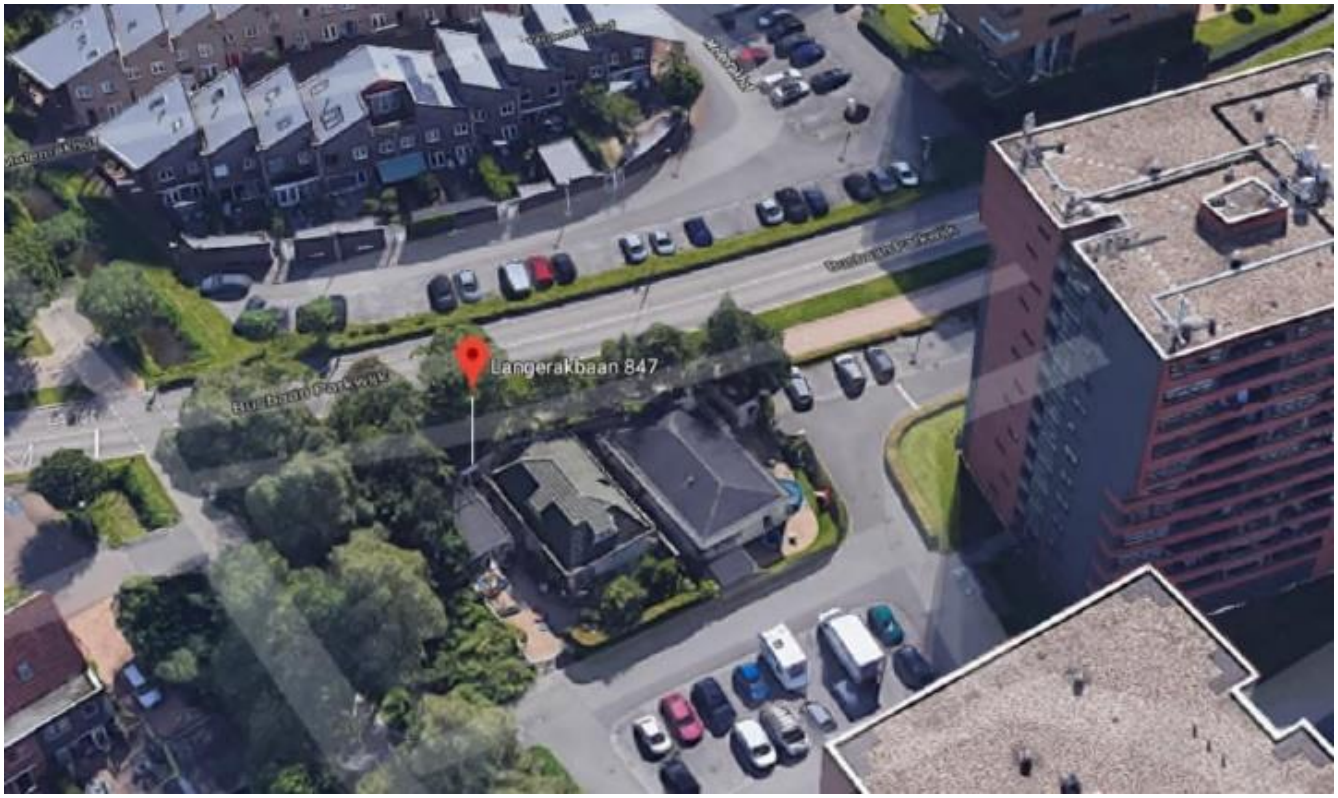
Kapteynlaan – 2 standplaatsen

Toevoegen standplaatsen op niet mogelijk. Toevoegen standplaatsen (1) bij door gebruik openbaar groen/ openbare weg





Langerakbaan – 2 standplaatsen
Toevoegen standplaatsen op en bij niet mogelijk.



Lanslaan – 4 standplaatsen
Toevoegen standplaatsen op of bij niet mogelijk.



Merelveldseweg – 4 standplaatsen

Toevoegen standplaatsen op niet mogelijk. Toevoegen standplaatsen (meerdere) bij door gebruik openbaar groen.



Mimosastraat – 6 standplaatsen

Toevoegen standplaatsen op en bij niet mogelijk.



Moezeldreef – 4 standplaatsen

Toevoegen standplaatsen op niet mogelijk. Toevoegen standplaatsen (meerdere) bij door gebruik openbaar groen



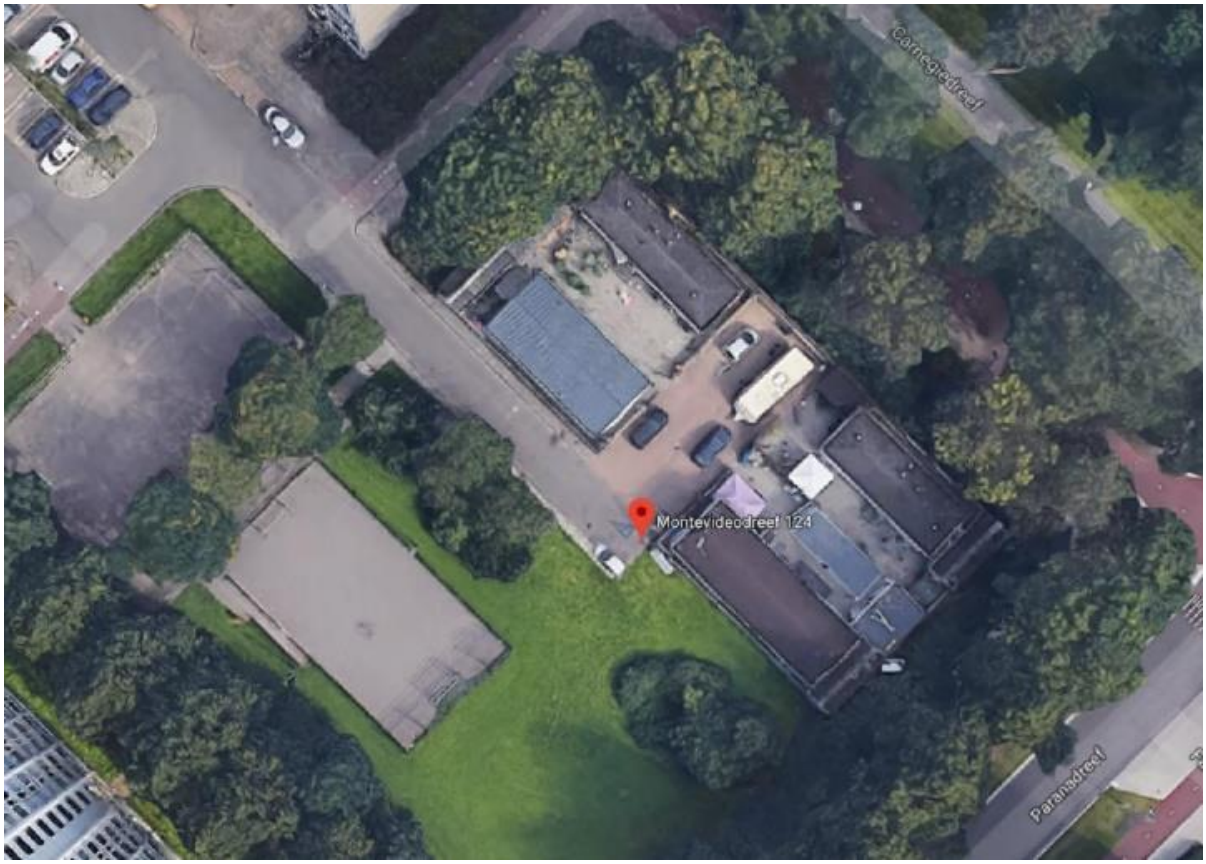
Molenbeekstraat – 4 standplaatsen

Toevoegen standplaatsen op en bij niet mogelijk



Montevideostraat – 4 standplaatsen

Toevoegen standplaatsen op niet mogelijk. Toevoegen standplaatsen (1) bij door gebruik openbaar groen



Musketierlaan – 4 standplaatsen

Toevoegen standplaatsen op niet mogelijk. Toevoegen standplaatsen (meerdere) bij door gebruik openbaar groen



Orinocodreef – 8 standplaatsen
Toevoegen standplaatsen op en bij niet mogelijk.



Paddenstoelenlaan – 2 standplaatsen
Toevoegen standplaatsen op en bij niet mogelijk.



Tweede Westerparklaan – 3 standplaatsen
Toevoegen standplaatsen op en bij niet mogelijk.



Tweede Westerparklaan/ Johanniterpad – 2 standplaatsen
Toevoegen standplaatsen op en bij niet mogelijk.



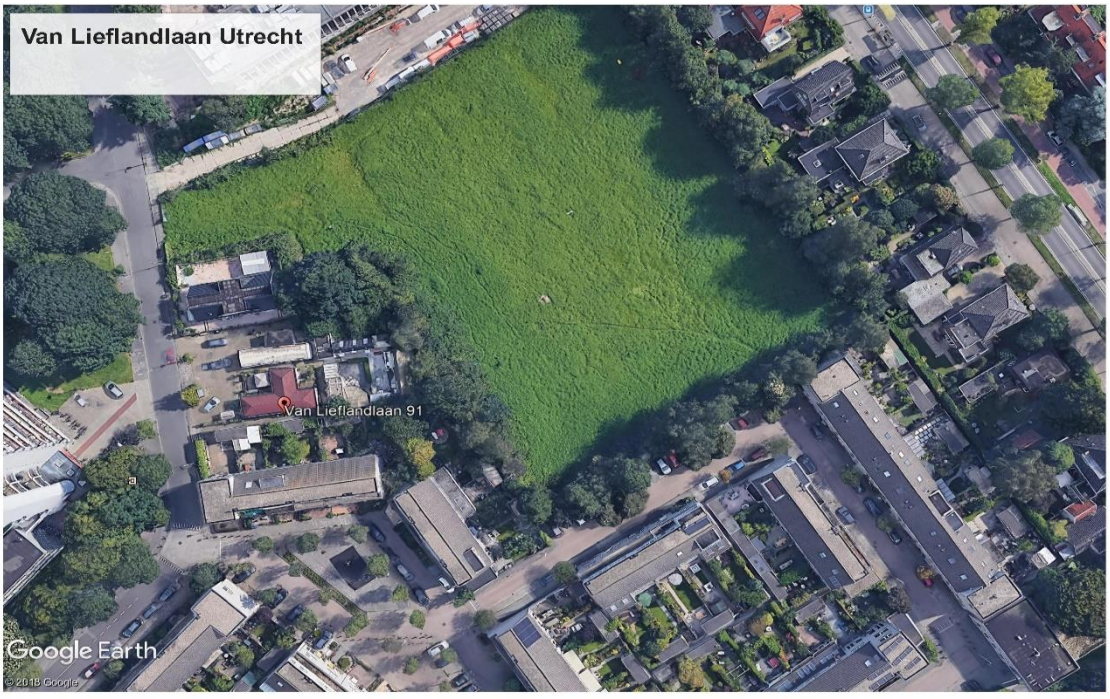
Vaartscherijnstraat – 3 standplaatsen

Toevoegen standplaatsen op niet mogelijk. Toevoegen standplaatsen (1) bij mogelijk door herschikking en gebruik parkeergelegenheid.



Van Lieflandlaan – 3 standplaatsen

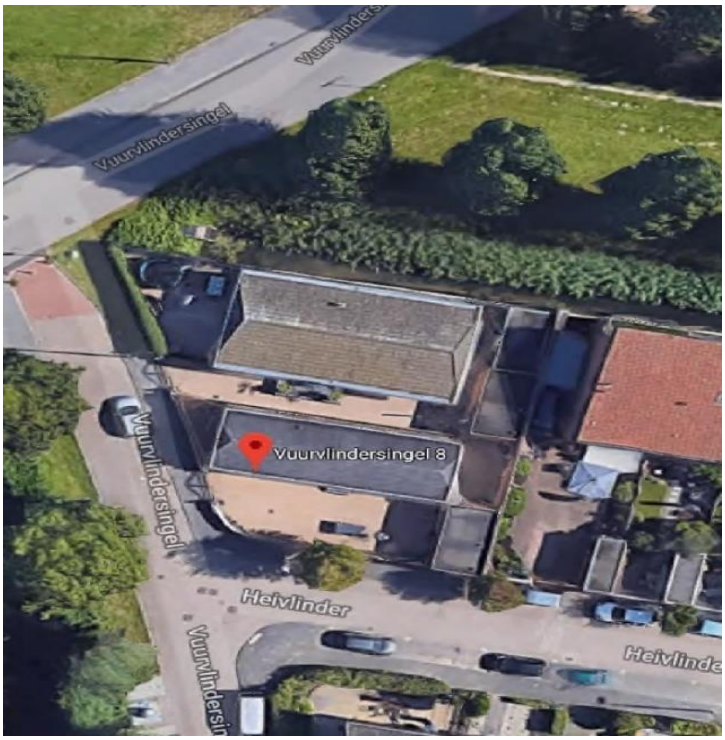
Toevoegen standplaatsen op niet mogelijk. Toevoegen standplaatsen (meerdere) bij door gebruik groen



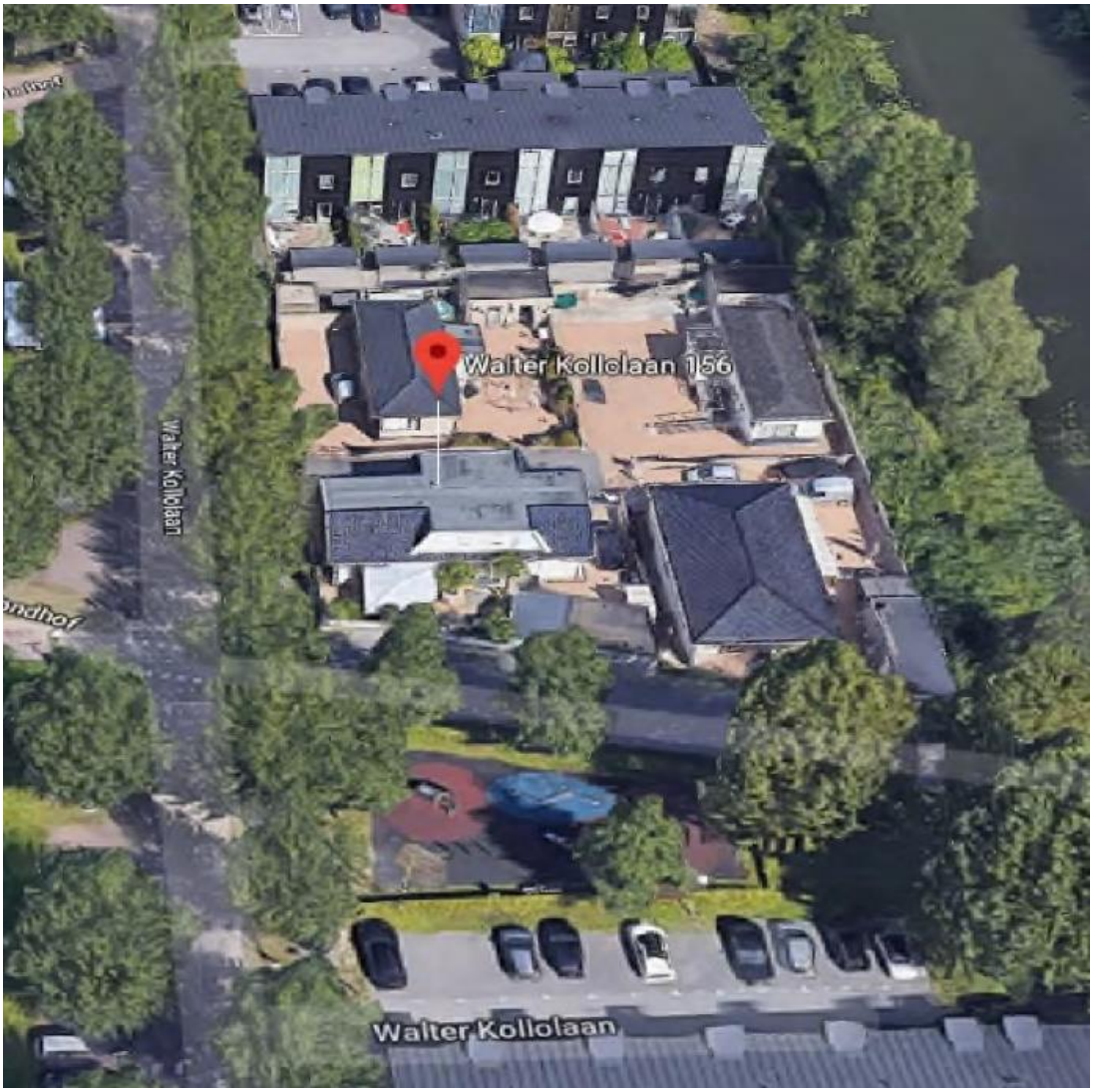
Vuurlanddreef – 6 standplaatsen
Toevoegen standplaatsen op en bij niet mogelijk.



Vuurvlindersingel – 2 standplaatsen
Toevoegen standplaatsen op en bij niet mogelijk.



Walter Kollolaan – 4 standplaatsen
Toevoegen standplaatsen op en bij niet mogelijk.



Walter Kollolaan – 3 standplaatsen
Toevoegen standplaatsen op en bij niet mogelijk.



Weg naar Rhijnauwen – 2 standplaatsen

Toevoegen standplaatsen op niet mogelijk. Toevoegen standplaatsen (meerdere) bij door gebruik openbare ruimte



Weg tot de Wetenschap – 3 standplaatsen
opgeheven i.v.m. verbreding A27 nog in gebruik zijnde standplaatsen.



Wilhelminalaan – 4 standplaatsen
Toevoegen standplaatsen op en bij niet mogelijk.



8) Bijlagen:

8.1 brief en vragenformulier aan bewoners

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de bewoners van
Mimosastraat 89
3551DB UTRECHT

Behandeld door	L. Heinsman	**Datum**	25-09-2019
Doorkiesnummer	06-53199608	**Ons kenmerk**	
E-mail	loek.heinsman@utrecht.nl	**Onderwerp**	Inventarisatie huisvesting
Bijlage(n)	Vragenlijst		

Geachte bewoners,

De gemeente Utrecht gaat inventariseren of er behoefte is aan specifieke huisvesting voor de woonwagenbewoners in de gemeente. Aanleiding is het rapport "woonwagenbewoner zoekt standplaats" van de Nationale Ombudsman, een advies aan het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van het College voor de Rechten van de Mens en de handreiking gemeentelijk woonwagen- en standplaatsen beleid van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aan de gemeenten en de woningcorporaties.
Hoe gaan wij dit doen?
Wij hebben de afgelopen maanden gesprekken gevoerd met de BV woonwagenexploitatie, de eigenaar van de woonwagenstandplaatsen in onze gemeente. Uit deze gesprekken is duidelijk hoeveel personen er op de wachtlijst staan.
Dit is echter niet voldoende om een beeld te krijgen van waar deze personen behoefte aan hebben.

Wij gaan als gemeente in de komende maanden, **oktober en november 2019**, de woonwagenlocaties bezoeken om met u in gesprek te gaan en zo een beeld te krijgen van de woonwensen. Op bezoek komen Loek Heinsman en Harriët van Opheusden of Samira Akoudad vanuit de gemeente Utrecht.

Wij hebben niet de illusie dat wij iedereen kunnen spreken. Wij hebben bij deze brief een formulier bijgevoegd met wat vragen. Wij zouden het op prijs stellen als u dit vragenformulier zou willen invullen en voor 1 november 2019 wil sturen naar:
Gemeente Utrecht,
ter attentie van Loek Heinsman afdeling Ruimte,
Postbus 16200,
3500 CE Utrecht

U kunt het ingevulde formulier ook scannen of er een foto van maken en deze mailen naar loek.heinsman@utrecht.nl
Wilt u meer informatie of heeft u de behoefte aan een gesprek dan kunt u bellen met Loek Heinsman - nummer 06 53199608 of mailen loek.heinsman@utrecht.nl.

Met vriendelijke groet,
Loek Heinsman
Projectmanager Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht

Vragenlijst:

Adres:

1) Staat u of een van uw huisgenoten ingeschreven op de wachtlijst bij de BV Woonwagenexploitatie? Ja / Nee

   Zo nee: waarom staat u of een van uw huisgenoten niet ingeschreven?

2) Bent u of een van uw huisgenoten op zoek naar:
   een woonwagenstandplaats om te huren? Ja / Nee
   een woonwagenstandplaats om te kopen? Ja / Nee
   een woonwagenstandplaats met een huurwoonwagen of huurwoning? Ja / Nee
   een koopwoning of een huurwoning? Ja / Nee
   hoeveel personen binnen uw gezin zijn op zoek naar een woonwagenstandplaats ☐

3) Hoe is uw gezinssamenstelling?
   aantal personen op uw adres ☐
   aantal personen in de leeftijd van 14 tot 18 jaar ☐

4) In welke inkomenscategorie zit u?
   tot €38.035,00 per jaar ☐
   tussen €38.035,00 en €48.655,00 ☐
   meer dan €48.655,00 ☐

5) Is het wonen in familieverband voor u belangrijk? Ja / Nee

6) Heeft u een voorkeur waar u zou willen wonen in Utrecht?

8.2

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2019, NUMMER 32

Datum	14 maart 2019
Van	College B&W
Behandeld door	S. Akoudad en P. Buisman
Doorkiesnummer	030 - 28 68119
E-mailadres	s.akoudad@utrecht.nl
Kenmerk	6047255
Beleidsveld	Wonen

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2019 nummer 32 van raadsleden Podt (D66), Dekker-Abdulaziz (D66), Zwanenberg (GroenLinks), Schipper (SP) en Işik (PvdA) van 1 februari 2019 over Woonwagenstandplaatsen.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Hoeveel mensen staan op dit moment op de wachtlijst voor een woonwagenstandplaats? Hoe vaak komt er een standplaats vrij?
Antwoord 1
Op de wachtlijst van BV Woonwagenstandplaatsen staan op dit moment (februari 2019) 148 kandidaten. Van de kandidaten huren er 10 reeds een standplaats. Om de wachtlijst te actualiseren zijn alle kandidaten recentelijk aangeschreven. De verwachting is dat na afronding van deze actualisatie de wachtlijst nog circa 110 kandidaten zal tellen.

Sinds de inwerkingtreding van de huidige toewijzingsprocedure volgens de regionale huisvestingsverordening 2015 zijn er vijf mutaties geweest: twee standplaatsen zijn vrijgekomen en toegewezen aan kandidaten op de wachtlijst. De overige drie mutaties betreffen woningruil, medehuurder die hoofdhuurder wordt en een voortzetting van de huurovereenkomst door partner.

Vraag 2
Woonwagenbewoners klagen zelf (al langer) over de manier waarop met de wachtlijsten/toewijzing wordt omgegaan. Specifiek gaan hun klachten over het feit dat toewijzingen soms ondoorzichtig zijn - hetgeen ook op de kampen kan zorgen voor spanningen. Zijn er manieren om de wachtlijst en toewijzingsprocedure te verbeteren en transparanter te maken, wellicht ook geïnspireerd door andere gemeenten? Hebben gesprekken met woonwagenbewoners zelf geleid tot inzichten over verbeteringen?
Antwoord 2
De toewijzingsprocedure is openbaar vastgelegd in de Regionale huisvestingsverordening 2015 (artikel 2.6.3.2), het *Gemeentelijk woonbeleid ter uitvoering van de Huisvestingsverordening 2015 (artikel 4B).*

Recent hebben wij enkele reacties van woonwagenbewoners ontvangen over de toewijzing van standplaatsen. Eén van deze reacties vraagt meer aandacht in de toewijzingsprocedure voor de traditionele woonwagenbewoners; deze zouden voorrang moeten krijgen boven anderen die in een

woonwagen willen wonen. Andere reacties betreffen vragen naar standplaatsen waarbij verwezen wordt naar het beleidskader van BZK.

De huidige toewijzingsprocedure komt voort uit de notitie 'Toekomst woonwagenlocaties Utrecht' (juli 2013). In de gesprekken daarover met de BV Woonwagenexploitatie en woonwagenbewoners hebben destijds zowel de BV als de woonwagenbewoners te kennen gegeven de voorkeur te hebben voor een vorm van invloed bij toewijzing van standplaatsen, zoals ook bij de toewijzing van woonruimte in woongroepen gehanteerd wordt. Wij hebben daaruit de conclusie getrokken om samen met de BV en vertegenwoordigers van de woonwagenbewoners een voorstel voor de toewijzing te ontwikkelen met de randvoorwaarde dat het systeem eerlijk en transparant moet zijn. Dit heeft geleid tot de regeling zoals opgenomen in de Huisvestingsverordening 2015.
Geïnteresseerden voor een standplaats schrijven zich net als reguliere woningzoekenden in bij WoningNet en geven hun interesse voor een standplaats aan. Toewijzing van standplaatsen geschiedt -op grond van de huisvestingsverordening- volgens het woongroepmodel met voordrachtsregeling en coöptatierecht. Wanneer er een standplaats vrijkomt worden alle personen aangeschreven die op de wachtlijst staan. Van de personen die hun interesse voor de standplaats kenbaar hebben gemaakt, wordt een selectie gemaakt op grond van de wachtlijst: de 10 kandidaten met de langste wachttijd worden voorgedragen aan de woon(wagen)groep. Deze groep kiest vervolgens de persoon voor de vrijkomende standplaats. Zoals bij antwoord 1 gemeld zijn er sinds de inwerkingtreding van de huidige procedure (2015) in de gemeente Utrecht twee standplaatsen vrijgekomen en toegewezen aan kandidaten van de wachtlijst.

Een alternatief is bijvoorbeeld woonwagenstandplaatsen toe te wijzen in volgorde van inschrijvingsduur, dus zonder voordrachtsregeling en coöptatierecht. Dit was de regeling die gold tot 2015.

Vraag 3
Een snelle manier om het aantal standplaatsen te vergroten is te bekijken of er mogelijkheden te zijn om de bestaande standplaatsen anders in te delen - door hier en daar gebruik te maken van een naastliggende parkeerplaats en door anders om te gaan met de minimale grootte die een standplaats op dit moment moet hebben. Bewoners geven zelf aan dat zij in sommige gevallen bereid zouden zijn genoegen te nemen met een kleinere plaats. Is de wethouder bereid deze optie, vanzelfsprekend in overleg met (een bewonersvertegenwoordiging van) woonwagenbewoners, te bekijken en hierover de raad nader te informeren?
Vraag 4
Welke andere mogelijkheden ziet de wethouder om op de kortere en op de langere termijn het aantal standplaatsen in elk geval iets uit te breiden?
Vraag 5
Kan de wethouder aangeven hoe het proces voor het opnemen van (nieuw) beleid voor woonwagenstandplaatsen (zoals aangegeven in het Beleidskader) de komende tijd in Utrecht plaats gaat vinden?
Antwoord vraag 3, 4 en 5
Het beleidskader van BZK geeft onder meer de volgende punten aan:
- *Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners;*
- *Een woningzoekende woonwagenbewoner die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats.*

Wij willen de vraag naar mogelijkheden voor eventuele uitbreiding van het aantal standplaatsen en eventuele aanpassing van de toewijzingsprocedure benaderen vanuit drie invalshoeken: de behoefte aan meer standplaatsen, het kader van BZK en het Utrechtse ruimtelijke beleid dat gericht is op ontwikkeling en verdichting in de bestaande stad.
In dat licht willen wij de komende periode met woonwagenbewoners en andere betrokkenen verkennende gesprekken aangaan. De ideeën en suggesties, zoals genoemd in vraag 3, krijgen in deze gesprekken aandacht. Op basis van deze verkenning zullen wij bezien of het beleid aanpassing behoeft

en bekijken of er mogelijkheden zijn voor de eventuele uitbreiding van het aantal standplaatsen. Uiteraard zullen wij uw raad informeren over de uitkomsten van de verkenning, dat verwachten wij na de zomer te kunnen doen.

Vraag 6
Een van de lessen uit Beukbergen was dat het helpt op dit soms lastige dossier de bestuurlijke verantwoordelijkheid voor woonwagenstandplaatsen bij één coördinerend collegelid te leggen. Is het college bereid dit voor Utrecht ook te overwegen?
Antwoord 6
Uiteraard is het belangrijk om te leren van voorbeelden in andere gemeenten, zoals die in Beukbergen, Zeist. Het hierboven geschetste traject om -in samenspraak met woonwagenbewoners en andere betrokkenen- de mogelijkheden te verkennen voor aanpassing van het beleid behoort tot de portefeuille van de wethouder Wonen.
Ten aanzien van de bredere bestuurlijke verantwoordelijkheid is in Utrecht het volgende afgesproken: de verantwoordelijkheid op het gebied van het beheer, de toewijzing en de bouwtechnische handhaving is integraal ondergebracht bij de wethouder Wonen; waar het gaat om uitbreidingen of nieuwe locaties zullen afwegingen gemaakt moeten worden met andere ruimtelijke aspecten, dat behoort tot de portefeuille Ruimtelijk Ontwikkeling; veiligheid behoort tot de portefeuille van de Burgemeester. Wij denken dat deze (bestuurlijke) rolverdeling goed voldoet in de Utrechtse situatie.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

8.3

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

Gemeente Utrecht

De Nationale Ombudsman
dhr. R. Van Zutphen
t.a.v. dhr. M. Blaakman
Postbus 93122
2509 AG DEN HAAG

2509AG93122

Behandeld door	H.M.M. van Opheusden	**Datum**	28 september 2017
Doorkiesnummer	030 - 28 64148	**Ons kenmerk**	4842558/20171004/HvO
E-mail	h.van.opheusden@utrecht.nl	**Onderwerp**	Rapport 'Woonwagenbewoner zoekt standplaats'
Bijlage(n)	Geen		
Uw kenmerk	201621776	**Verzonden**	
Uw brief van	17 mei 2017	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer Blaakman,

De Ombudsman stuurde ons in mei van dit jaar het rapport 'Woonwagenbewoner zoekt standplaats". Aan het eind van het rapport doet de Ombudsman vier aanbevelingen aan de gemeenten, met de vraag daar binnen drie maanden op te reageren. Utrecht heeft tot nu toe nog geen reactie gestuurd. Hieronder laten wij u weten op welke wijze onze gemeente uw aanbevelingen in de praktijk brengt.

Aanbeveling 1: *Benoem in het college van burgemeester en wethouders een portefeuillehouder voor woonwagenbewoners en hun mensenrechten.*

Het woonwagenbeleid valt in Utrecht onder de portefeuille Wonen en daarmee onder de wethouder die deze portefeuille beheert. De specifieke vorm van huisvesting waar woonwagenbewoners aanspraak op kunnen maken op grond van hun mensenrechten komt in dit woonwagenbeleid tot uitdrukking.

Aanbeveling 2: *Ga in gesprek met de gemeenteraad over het standplaatsenbeleid en eventuele voornemens om het standplaatsenbeleid aan te passen.*

In 2013 is het standplaatsenbeleid in Utrecht opnieuw vastgesteld. Besloten is het aantal standplaatsen in Utrecht niet uit te breiden. De gemeente Utrecht telt 137 standplaatsen voor woonwagens op 34 locaties. Wij zijn van mening dat de gemeente Utrecht reeds handelt in de geest van uw aanbevelingen en hebben daarom geen aanleiding gezien om opnieuw met de raad in gesprek te gaan over het standplaatsenbeleid voor woonwagens.

Aanbeveling 3: *Maak standplaatsenbeleid in overeenstemming met het mensenrechtenkader voor de culturele identiteit van woonwagenbewoners (onder meer de jurisprudentie van het Europese Hof voor de Rechten van de Mens en de oordelen van het College voor de Rechten van de Mens) en leg de standplaatsenbehoefte onder woonwagenbewoners in uw gemeente vast in de Woonvisie.*

Ons standplaatsenbeleid doet recht aan de culturele identiteit van woonwagenbewoners: deze groep maakt in Utrecht kans op een plek op een van de woonwagenlocaties. Dat neemt niet weg dat er in onze stad een wachtlijst voor standplaatsen is. In dat opzicht verschilt de markt voor standplaatsen niet van die voor sociale huurwoningen.

Aanbeveling 4: *Inventariseer daartoe de behoefte aan standplaatsen, toewijzingscriteria, constructies voor huur of koop en woonvorm onder woonwagenbewoners in uw gemeente.*

Burgemeester en Wethouders

Datum **28 september 2017**

Gemeente Utrecht

De behoefte aan standplaatsen wordt in Utrecht geïnventariseerd doordat een aparte wachtlijst is ingesteld voor woonwagenstandplaatsen. De wijze van toewijzing van standplaatsen is vastgelegd in de regionale huisvestingsverordening: standplaatsen worden toegewezen via het woongroepmodel met voordrachtsregeling. Concreet houdt dit in dat een vrijgekomen standplaats toegewezen wordt aan een door de bewoners van de desbetreffende locatie geselecteerde kandidaat van de wachtlijst voor woonwagenstandplaatsen.

Wij vertrouwen er op u met deze reactie op uw aanbevelingen voldoende op de hoogte te hebben gebracht van ons beleid op het gebied van woonwagens en de manier waarop dit beleid tegemoetkomt aan de rechten van woonwagenbewoners.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	H.M.M. van Opheusden	**Datum**	26 januari 2021
Doorkiesnummer	030-2864148	**Kenmerk**	8476304
E-mail	h.van.opheusden@utrecht.nl	**Onderwerp**	Onderzoek toevoegen standplaatsen woonwagens
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Wonen

Geachte leden van de raad,

Hierbij informeren wij u over ons voornemen in 2021 een onderzoek te laten uitvoeren naar de mogelijkheid om al dan niet een beperkt aantal extra standplaatsen voor woonwagens aan te leggen aangrenzend aan enkele bestaande woonwagenlocaties. Op de locaties zelf is niet voldoende ruimte voor extra standplaatsen, zo is uit een eerste behoefteverkenning gebleken. Uitbreiding van het aantal standplaatsen betekent een ingreep in de ruimtelijke structuur rond de locaties. Daarnaast moet rekening gehouden worden met aspecten van beheer, veiligheid en handhaving. Het onderzoek zal daarom worden uitgevoerd in nauw overleg met verschillende betrokken partijen.

Achtergrond

In 2017 heeft de Nationale Ombudsman naar aanleiding van het advies van het College van de Rechten van de Mens onderzocht in hoeverre gemeenten, die primair verantwoordelijk zijn voor de huisvesting van woonwagenbewoners, ruimte geven aan woonwagenbewoners om te kunnen wonen zoals dat past binnen hun culturele identiteit. Het College stelt dat leven in een woonwagen een essentieel onderdeel is van de culturele identiteit van woonwagenbewoners en wijst erop dat het Rijk, lokale overheden en woningcorporaties verplicht zijn om de culturele identiteit van woonwagenbewoners te beschermen en te faciliteren. De Nationale Ombudsman beveelt gemeenten aan om de behoefte aan standplaatsen onder woonwagenbewoners en de toewijzingscriteria te inventariseren en het beleid, indien nodig, aan te passen.
In juli 2018 heeft het Rijk een beleidskader uitgebracht met richtlijnen voor het woonwagen- en standplaatsenbeleid van de gemeenten als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid.

Eind 2018 heeft een delegatie van raadsleden, een bestuurder, ambtenaren en woonwagenbewoners uit Utrecht het woonwagencentrum Beukbergen in Zeist bezocht. In vervolg daarop en naar aanleiding van aanbevelingen van de Nationale Ombudsman hebben D66, GroenLinks, SP en PvdA in februari 2019 schriftelijke raadsvragen gesteld over woonwagenstandplaatsen in Utrecht. In de Woonvisie (juli 2019) is over standplaatsen het

volgende opgenomen: '*Wij willen samen met betrokkenen de mogelijkheden verkennen voor meer standplaatsen en eventuele aanpassing van de toewijzingsprocedure. Dat willen we doen vanuit drie invalshoeken: de behoefte aan meer standplaatsen, het beleidskader van BZK en het gegeven dat de ruimte in de stad schaars is en het ruimtelijk beleid gericht is op verdichting. Op basis van de resultaten van deze verkenning zullen wij nader bezien in hoeverre het beleid aanpassing behoeft en/of er mogelijkheden zijn om het aantal standplaatsen uit te breiden*'.

In de tweede helft van 2019 hebben wij een verkenning laten uitvoeren onder woonwagenbewoners naar de behoefte aan meer standplaatsen (zie bijlage). De belangrijkste conclusies waren:

- Er is behoefte aan meer woonwagenstandplaatsen. Er staan op dit moment 115 personen op de wachtlijst; 81 van hen wonen in Utrecht, van wie 41 in een woonwagen (8 als hoofdbewoner, 33 als medebewoner). Er komen weinig standplaatsen vrij.
- Het toevoegen van standplaatsen is binnen de bestaande locaties niet mogelijk.
- Vergroting van woonwagenlocaties –om op die manier ruimte te creëren voor een beperkt aantal extra standplaatsen- zou op een paar locaties wellicht wel mogelijk zijn. Dat gaat ten koste van openbaar groen, de openbare ruimte of parkeermogelijkheden. Verder onderzoek is daarvoor noodzakelijk.

Intern heeft er zowel vanwege de complexe ruimtelijke inpasbaarheid als vanwege sociale aspecten afgelopen jaar afstemming plaatsgevonden op ambtelijk en bestuurlijk niveau en is tot deze vervolgstap besloten.

Overwegingen voor vervolgstap

Naar aanleiding van de resultaten van het onderzoek en de aanbevelingen in het rapport, hebben wij geconcludeerd dat in de stad Utrecht de omgang met schaarse (openbare) ruimte het afwegingskader moet zijn, met aandacht voor veiligheidsaspecten. Vanuit dat afwegingskader gaan wij na welke locaties ruimte bieden aan een extra standplaats. Daarnaast willen wij in gesprek gaan met de regio, om ook regiogemeenten op te roepen te onderzoeken welke mogelijkheden zij hebben om (meer) standplaatsen aan te leggen.

Het ligt op basis van de uitgevoerde verkenning niet voor de hand om het aantal woonwagenlocaties uit te breiden. Het gaat om een manier van wonen met extensief grondgebruik (een standplaats in Utrecht is gemiddeld 262 m2), terwijl het beleid op dit moment juist gericht is op intensief en meervoudig grondgebruik. Ook het gebrek aan locaties op Utrechts grondgebied speelt mee. Op dit moment is de vraag naar locaties in Utrecht groot, voor veel verschillende doeleinden. Uit de RSU blijkt dat er behoefte is aan ruimte voor sport, maatschappelijke voorzieningen, groen, openbare ruimte, etc. In alle gevallen wordt bekeken hoe de grond zo passend mogelijk kan worden gebruikt. Het extensieve grondgebruik voor een woonwagenlocatie is dan moeilijk te verantwoorden.
Daar staat tegenover dat de druk op de bestaande standplaatsen toeneemt, net zoals de druk toeneemt op reguliere woningen, die in de stad wel worden bijgebouwd.

In Utrecht zijn 137 standplaatsen, verdeeld over 34 locaties. De grootste locatie heeft 15 standplaatsen, de kleinste slechts één. 29 locaties hebben er twee tot vier. Uitbreiding van het aantal standplaatsen zal niet op alle locaties mogelijk of wenselijk zijn. Uit het stedelijk ondermijningsbeeld zijn woonwagencentra als kwetsbare locaties naar voren gekomen. Het vergroten van woonwagenlocaties zou kunnen leiden tot intensivering van problemen. Uit nader onderzoek zal moeten blijken op welke locaties het, mede vanuit veiligheidsoogpunt, niet mogelijk of wenselijk is standplaatsen toe te voegen.

De stad Utrecht heeft naar verhouding veel standplaatsen. Volgens BAG-gegevens uit 2017 zijn er in de regio in zeven andere gemeenten standplaatsen: De Ronde Venen, De Bilt, Houten, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Zeist en Vianen. In totaal zijn in deze gemeenten 200 standplaatsen, waarvan 140 in Zeist. Wij zullen in ons reguliere regio-overleg de regiogemeenten activeren om (meer) standplaatsen aan te leggen. Uit de verkenning onder woonwagenbewoners kwam naar voren dat zij niet specifiek een standplaats in Utrecht zoeken, zij hechten vooral aan het wonen in familieverband.
Ook in vergelijking met de andere grote steden heeft Utrecht veel standplaatsen: Amsterdam telt 190 standplaatsen, Rotterdam heeft er 113 en Den Haag 233.
Maar ook al heeft Utrecht in vergelijking met omliggende gemeenten en de andere grote steden relatief veel standplaatsen, we willen toch bekijken of het mogelijk is dat aantal iets uit te breiden.

Vervolg
Wij zullen het onderzoek naar de mogelijkheden van het aanleggen van extra standplaatsen dit voorjaar starten, wij zullen daarbij Woonwagenexploitatie B.V. en de corporaties Mitros, Portaal en Bo-Ex betrekken. Zij zijn verantwoordelijk voor de verhuur, het beheer en onderhoud van de standplaatsen.
Het onderzoek zal zeker enkele maanden in beslag nemen. Het zal zich niet alleen richten op waar een extra standplaats in ruimtelijke zin mogelijk is, maar zal een bredere afweging bevatten waarin ook concurrerende ruimtelijke belangen en sociale aspecten worden meegewogen.
De resultaten van het onderzoek leggen wij, naar verwachting in de tweede helft van dit jaar, aan u voor, inclusief een onderbouwd voorstel voor het al dan niet aanleggen van extra standplaatsen.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1715
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	18 maart 2021
Agendapunt	8
Omschrijving	Raadsbrief Startnotitie Islamitische begraafplaats
ID	1768
Behandelend ambtenaar	M. van Randwijk
Telefoon	14 030
E-mail	martijn.van.randwijk@utrecht.nl
Datum collegebesluit	2 december 2020
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Wonen, Energie, Groen, Openbare Ruimte/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	18 maart 2021

Voorgesteld besluit

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	M. van Randwijk	**Datum**	2 december 2020
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	8222511
E-mail	martijn.van.randwijk@utrecht.nl	**Onderwerp**	Startnotitie Islamitische begraafplaats
Bijlage(n)	3 (waarvan deel Ib geheim)	**Beleidsveld**	Openbare ruimte

Geachte leden van de raad,

Op 25 juni jl. hebben wij u geïnformeerd dat in het voorjaar van 2020 een aantal moslimorganisaties ons heeft benaderd met het verzoek om in Utrecht een Islamitische begraafplaats te realiseren. Er is voor hen een dringende maatschappelijke behoefte om te kunnen beschikken over een eigen begraafplaats. Deze behoefte en urgentie is met de coronamaatregelen toegenomen. Feit is dat circa 12% van de Utrechtse inwoners moslim is en er in Nederland maar twee Islamitische begraafplaatsen zijn. Deze twee begraafplaatsen raken momenteel in een hoog tempo vol. Naar aanleiding van de ontvangen verzoeken hebben wij een verkenning uitgevoerd. De resultaten van de verkenning zijn in de bijgevoegde Startnotitie Islamitische begraafplaats opgenomen. In de startnotitie is een aantal uitgangspunten opgenomen die, na nadere juridische toetsing, de basis vormen voor hoe de Islamitische begraafplaats in onze gemeente kan worden gerealiseerd.

Tijdelijk geheimhouding
We hebben op de concurrentiegevoelige (detail)gegevens in bijlage Ib ‘BIBIN Ondernemingsplan (13 januari 2016), 14 oktober 2020’ tijdelijk geheimhouding opgelegd op grond van artikel 55 lid 1, 86 lid 2 en 25 lid 2 van de Gemeentewet om de redenen genoemd in artikel 10 lid 2 sub g van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob). Openbaarmaking kan leiden tot onevenredig benadeling van de initiatiefnemer doordat concurrenten inzage krijgen in deze concurrentiegevoelige (detail)gegevens van het Ondernemingsplan van deze initiatiefnemer. De tijdelijke geheimhouding is van kracht tot een definitief bestuurlijk besluit is genomen over de realisatie van de Islamitische begraafplaats of zoveel eerder als wij uw raad (gedeeltelijk) in openbaarheid kunnen informeren.

Twee partijen
De basis van de verkenning wordt gevormd door de gesprekken die zijn gevoerd met de organisaties die bij ons het verzoek om een Islamitische begraafplaats te helpen realiseren hebben ingediend. Uit de gevoerde constructieve gesprekken blijkt dat er twee partijen zijn die dit doel nastreven, maar daarin niet met elkaar samenwerken.

Deze twee partijen zijn:

- Stichting BIBIN.
  BIBIN ("Bijzondere Islamitische Begraafplaatsen In Nederland")[1] heeft tot doel om verspreid over Nederland Islamitische begraafplaatsen te realiseren voor moslims uit heel Nederland.
- SMUO + partners.
  Dit is combinatie van SMUO ("Samenwerkingsverband Moskeeën Utrecht en Omgeving") en haar partners Milli Gorus Utrecht, Diyanet Ulu moskee Utrecht en moskee Omar Al Farouk Utrecht. SMUO heeft tot doel het bevorderen van de bestuurlijke, organisatorische, strategische en financiële samenwerking tussen moskeeën in de regio Utrecht.

Beide partijen hebben ons ter onderbouwing van het initiatief documenten aangeboden, die als bijlagen zijn opgenomen in de startnotitie. Uit deze documenten blijkt dat er nog geen sprake is van een gedetailleerd uitgewerkt plan. Het is nog niet bekend welke organisatie de Islamitische begraafplaats gaat exploiteren en of er naast BIBIN en SMUO + partners daarvoor nog meer gegadigden zijn.

Wet op de lijkbezorging

Het wettelijk kader voor begraafplaatsen wordt gevormd door de Wet op de lijkbezorging. In de Wet op de lijkbezorging staan twee artikelen, artikel 38 en artikel 40 lid 3, die een 'kerkgenootschap'[2] van oudsher meer rechten op een eigen begraafplaats verlenen dan een niet-kerkgenootschap. Het betreft hier een open norm, die door de gemeente nader moet worden ingevuld. Een kerkgenootschap of, in de geest van deze wet, een religieuze organisatie mag daarbij de actieve medewerking van de gemeente verwachten.

Het eerste deel van artikel 38 in de wet op de lijkbezorging luidt: "*Een kerkgenootschap is gerechtigd tot het hebben van één of meer kerkelijke begraafplaatsen tot een zodanige uitgestrektheid, als overeenkomt met een redelijk deel van de grond, welke in de gemeente voor begraafplaatsen bestemd is."*
Artikel 40, lid 3, van de wet op de lijkbezorging luidt vervolgens: "*Indien het kerkgenootschap geen eigenaar van de benodigde grond is, dragen burgemeester en wethouders desgevraagd zorg, dat het kerkgenootschap de grond, mede gelet op de staat, waarin deze […] moet verkeren, op redelijke voorwaarden in eigendom kan verwerven."*

Op basis hiervan gaat onze voorkeur voor de beoogde exploitant van de Islamitische begraafplaats uit naar een 'kerkgenootschap'. Wij zullen nader juridisch onderzoeken of dit de basis biedt voor het vervolgproces om te komen tot de exploitant en de realisatie van de Islamitische begraafplaats.

De voorkeurslocatie

In de verkenning zijn de potentiële locaties voor de Islamitische begraafplaats onderzocht. De beste optie om de gewenste Islamitische begraafplaats te realiseren lijkt ons het in gebruik nemen van een daarvoor beschikbaar deel van de gemeentelijke begraafplaats Tolsteeg. Door de structureel afgenomen behoefte aan traditioneel begraven in de westerse begraafcultuur - er wordt namelijk veel meer gecremeerd - is dit deel van Tolsteeg al zeker 15 jaar niet meer in gebruik. Dit deel is beschikbaar te maken voor een zeer lang gebruik als Islamitische begraafplaats. Bijkomend voordeel

[1] BIBIN is statutair gevestigd in Utrecht en is eigenaar van de in april 2020 in gebruik genomen particuliere Islamitische begraafplaats in Zuidlaren (gemeente Tynaarlo, Drenthe).
[2] Deze van oorsprong Begraafwet van 1869 gebruikte eerst de term 'kerkelijke gemeente'. Dit is later omgezet – en nog steeds in gebruik – tot 'kerkgenootschap'.

van deze locatie is dat vereiste basisvoorzieningen al aanwezig zijn. Op begraafplaats Tolsteeg staat het kantoor van de gemeentelijke begraafplaatsbeheerders. Door het gebruik als islamitische begraafplaats wordt de beschikbare grond duurzaam en doelmatig gebruikt. Het resterende deel van de gemeentelijke begraafplaats Tolsteeg blijft ongewijzigd in gebruik.

Bijkomend kenmerk van het beschikbare deel van begraafplaats Tolsteeg is, dat dit de juiste oppervlakte heeft om te voldoen aan 'de uitgestrektheid' zoals genoemd in artikel 38 van de Wet op de lijkbezorging. In de Memorie van Toelichting op dit wetsartikel is dit aspect als volgt uitgelegd: "*Gezien de beperktheid van de oppervlakte, welke in vele gemeenten voor begraafplaatsen beschikbaar is, wordt de bij dit artikel toegekende aanspraak voor elk kerkgenootschap beperkt tot zodanig deel van het voor begraafplaatsen in de gemeente bestemde arsenaal, als in verband met de plaatselijke sterkte van dat kerkgenootschap redelijk is te achten"*. Het recht op een kerkelijke begraafplaats van een bepaalde oppervlakte is dus gerelateerd aan de omvang van het kerkgenootschap. In de verkenning zijn ook alternatieve locaties onderzocht. De locatie Hamlaan heeft de bestemming begraafplaats, maar is niet als zodanig in gebruik en heeft er ook niet de technische voorzieningen voor, zoals gebouwen en nutsvoorzieningen. Er is ook gekeken naar de mogelijkheid om de twee bestaande Islamitische grafvakken op de gemeentelijke begraafplaatsen Daelwijck en Kovelswade over te dragen aan de moslimgemeenschap en deze op die manier te transformeren tot particuliere Islamitische begraafplaatsen. Dit geeft echter in onvoldoende mate invulling aan de behoefte. Daartoe is de resterende begraafcapaciteit op deze twee vakken (te) beperkt. Bovendien moeten alle rechthebbenden van de op deze vakken uitgegeven graven instemming verlenen voor de transformatie. Gelet op de genoemde voor- en nadelen heeft de locatie Tolsteeg op dit moment daarom de voorkeur.

Juridische aandachtspunten
We beschikken over de resultaten van de verkenning en de daarop gebaseerde uitgangspunten. Er is echter nog geen compleet beeld verkregen van de juridische haalbaarheid in het vervolgtraject. De in de startnotitie opgenomen uitgangspunten zijn vooral gebaseerd op de bepalingen in de Wet op de lijkbezorging. Deze uitgangspunten zijn daarna op hoofdlijnen getoetst aan wet- en regelgeving op het gebied van staatssteun, aanbesteding, de erfpacht en algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Uit deze toets blijkt dat de juridische mogelijkheden verder onderzocht moeten worden om in het vervolgproces op zorgvuldige en transparante wijze te komen tot de exploitant die de Islamitische begraafplaats kan realiseren en vervolgens de realisatie van de Islamitische begraafplaats.

Samenvattend
Op basis van de resultaten van de startnotitie achten wij de realisatie van een Islamitische begraafplaats in Utrecht kansrijk. Om te komen tot de realisatie van een Islamitische begraafplaats en het beschikbaar komen van een exploitant daarvoor gaan we de juridische mogelijkheden verder onderzoeken van onder meer de volgende uitgangspunten zoals beschreven in de 'Startnotitie islamitische begraafplaats':
a. De beoogde exploitant van de Islamitische begraafplaats is bij voorkeur een Utrechts 'kerkgenootschap' of religieuze organisatie met een lokale maatschappelijke relevantie;
b. De Islamitische begraafplaats is bij voorkeur een voorziening voor de moslims die woonachtig zijn binnen de gemeente Utrecht;
c. Als mogelijke locatie voor de Islamitische begraafplaats is een deel van begraafplaats Tolsteeg beschikbaar.

Vervolgstappen

Wij informeren u in maart 2021 over de voortgang van het juridisch onderzoek hoe kan worden gekomen tot de exploitant en de realisatie van de Islamitische begraafplaats. We zijn ons ten volle bewust van de urgente maatschappelijke behoefte en willen daarom spoedig en zorgvuldig de voorwaarden scheppen zodat een Islamitische begraafplaats kan worden gerealiseerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Startnotitie Islamitische begraafplaats

november 2020



Inhoud

0. Conclusies 4
0.1 Resultaten van de verkenning 4
0.2 Uitgangspunten 5
1. Inleiding 7
1.1 Opdracht 7
1.2 Aanleiding 7
1.3 Doel 7
1.4 Werkwijze 8
1.5 Leeswijzer 8
2. De context 9
2.1 Gemeentelijke en bijzondere begraafplaatsen 10
2.2 De behoefte aan een Islamitische begraafplaats in Utrecht 10
2.3 Eeuwigdurende grafrust in relatie tot een graf voor onbepaalde tijd 11
2.4 Islamitische grafvelden op de algemene begraafplaatsen in Utrecht 12
2.5 Dossier Hamlaan 13
2.6 De Wet op de Lijkbezorging 13
3. Externe verkenning 15
3.1 Resultaten uit de verkennende overleggen namens de moslimgemeenschap 16
3.2 Resultaten uit verkend overleg namens de Chinese gemeenschap 17
3.3 Overige belanghebbenden 18
3.4 Situatie bij andere gemeenten 18
4. Interne verkenning 20
4.1 Structureel contact gemeente – moslimorganisaties 20
4.2 Behoefte aan grond 21
4.3 Uitgifte van gemeentegrond 21
4.4 Potentiële locaties 22
4.4.1 Locatie Hamlaan 22
4.4.2 Locatie begraafplaats Tolsteeg 23
4.4.3 Locatie begraafplaats Soestbergen 24
4.4.4 Locatie begraafplaats Kovelswade 24
4.4.5 Locatie begraafplaats Daelwijck 24
5. Uitgangspunten 25
BIJLAGE A: De begraafplaatsen in gemeente Utrecht 27
BIJLAGE B: Processtappen behoefte aan Islamitische begraafplaats 29

BIJLAGE C: Kenmerken islamitische begraving en begraafplaats 37
BIJLAGE D: Begraaf(plaatsen)beleid gemeente Utrecht 39
BIJLAGE E: Procesverloop Hamlaan 40
BIJLAGE F: Wet op de Lijkbezorging 42
BIJLAGE G: De initiatiefnemers en de Utrechtse moslimgemeenschap 47
G1. Aantal moslims in gemeente Utrecht 47
G2. Aantal overleden moslims uit gemeente Utrecht per jaar 47
G3. Stichting BIBIN 48
G4. SMUO 48
G5. De moskeeën in Utrecht 49
BIJLAGE H: Projectbrief en Intentieverklaringen SMUO en partners 51
BIJLAGE I: Introductie en Ondernemersplan BIBIN 52
BIJLAGE J: Situatie bij andere gemeenten 53

0. Conclusies

0.1 Resultaten van de verkenning

De gemeente Utrecht heeft in het voorjaar van 2020 meerdere verzoeken ontvangen om een Islamitische begraafplaats te helpen realiseren. Op 23 juni 2020 heeft het college het besluit genomen een startnotitie op te stellen met daarin de resultaten van een verkenning naar de mogelijkheden om een islamitische begraafplaats in gemeente Utrecht te realiseren. Door het uitvoeren van een verkenning en het opstellen van deze startnotitie heeft de gemeente Utrecht een proactieve houding aangenomen in het verzoek.

Er zijn maar 2 Islamitische begraafplaatsen in Nederland en door de corona-maatregelen is de al lang gekoesterde wens urgent geworden. De voornaamste reden om te kunnen beschikken over een Islamitische begraafplaats is eeuwige grafrust. Daarnaast zijn de beschikking over een eigen locatie (waar alleen moslims zijn begraven), lage kosten en het kunnen uitoefenen van rituelen van belang. De gemeente Utrecht biedt al de mogelijkheid een graf voor zeer lange termijn (voor ‘onbepaalde tijd’) in stand te houden, maar hier zijn wel blijvende verantwoordelijkheden en relatief hoge kosten aan verbonden voor de rechthebbende. Door deze langdurige eigen verantwoordelijkheid schuilt er blijvend het risico dat het graf op enig moment wordt geruimd.

Door de genoemde proactieve houding is door de gemeente gekeken naar mogelijke locaties voor een Islamitische begraafplaats. Het is, vanwege de schaars beschikbare grond in de gemeente Utrecht, namelijk niet waarschijnlijk dat de initiatiefnemers zelf in de gelegenheid zijn om daarvoor particuliere grond te kopen en aansluitend een proces van verzoek tot bestemmingswijziging te laten doorlopen. De initiatiefnemers hadden in eerste instantie de locatie Hamlaan voor ogen, omdat de gemeente daar in 2014/ 2015 het voornemen had een (algemene) begraafplaats te realiseren. De locatie Hamlaan heeft de bestemming begraafplaats, maar is niet als zodanig in gebruik en heeft er ook niet de vereiste technische voorzieningen voor.

Op de algemene begraafplaats Tolsteeg is, onder de huidige omstandigheden van de westerse begraafcultuur, een terreindeel structureel niet meer in gebruik. Dit terrein is technisch beschikbaar te maken om het voor zeer lange tijd in gebruik te nemen of geven als Islamitische begraafplaats. Enkele basisvoorzieningen zijn namelijk al beschikbaar. Door deze huidige ‘leegstand’ op te heffen voldoet de gemeente bovendien aan haar algemene maatschappelijke opgave om beschikbare voorzieningen duurzaam en doelmatig te gebruiken.

De ontvangen verzoeken vanuit de moslimgemeenschap zijn afkomstig van twee partijen, dat is enerzijds BIBIN en anderzijds SMUO + partners. BIBIN is een landelijk actieve stichting die de belangen van alle Soennitische moslims in Nederland behartigt. SMUO bestaat uit een samenwerkingsverband van moskeeën en is daarbij een partnerschap aangegaan met andere Islamitische organisaties. SMUO behartigt ten eerste de belangen van de Soennitische moslims in de gemeente Utrecht en zo mogelijk van de moslims uit de regio (aangrenzende gemeenten). Deze twee partijen, BIBIN en SMUO + partners, werken niet samen en wensen dat ook niet te doen. Er is op dit moment nog geen concreet plan uitgewerkt of aan de gemeente voorgelegd. Er kan daarom nog geen uitspraak worden gedaan of de realisatie van een eigen Islamitische begraafplaats haalbaar is. Maar kansrijk wordt de ontwikkeling wel geacht, omdat het draagvlak en de achterban vanuit de moslimgemeenschap als voldoende groot wordt beschouwd.

Er zijn momenteel twee Islamitische begraafplaatsen in Nederland. De twee gemeentes in Nederland waar deze zijn, gemeente Almere (sinds 2007) en gemeente Tynaarlo (in 2020 in gebruik genomen),

constateren dat hierop moslims uit heel Nederland (en incidenteel uit België en Duitsland) worden begraven en dat daardoor de twee begraafplaatsen in een (te) hoog tempo volraken. Op dit moment wordt er ook onderzoek gedaan, of zijn er al eerste stappen gezet, om gehoor te geven aan de oproep van de moslimgemeenschap door ten minste de gemeenten Amersfoort, Amsterdam, Arnhem, Den Haag en Rotterdam.

De beleidslijn van de gemeente Utrecht is dat het geen grond verkoopt, maar langdurige uitgifte in erfpacht is wel een mogelijkheid. Erfpacht is het recht op het 'vol genot' op het onroerend goed van een ander. Voor dat recht moet de erfpachter een vergoeding (canon) betalen aan de eigenaar. Voor deze grond wordt de canon eeuwigdurend afgekocht.

De verkenning van de wettelijke kaders beperkt zich in deze startnotitie tot de wet op de lijkbezorging. Deze wet verleent een 'kerkgenootschap' - dat is de term die de wet gebruikt - van oudsher meer rechten en mogelijkheden om een eigen begraafplaats te realiseren en te exploiteren dan een niet-kerkgenootschap. Het genoemde beschikbare terreindeel op Tolsteeg heeft een netto begraafcapaciteit waar de Utrechtse moskeeën (in de zin van kerkgenootschappen) conform de wet op de lijkbezorging[1] voor in aanmerking komen.

0.2 Uitgangspunten

Op basis van de resultaten van de verkenning zijn hieronder enkele uitgangspunten geformuleerd waarop de Islamitische begraafplaats kan worden gerealiseerd. Deze zullen in de verdere uitwerking van de te nemen stappen nog moeten worden getoetst op juistheid, volledigheid en juridische haalbaarheid.

Beoogd houder (exploitant)

De wet op de lijkbezorging gebruikt de term 'houder' voor de exploitant van een begraafplaats.

a. De houder heeft een aantoonbaar diepgeworteld netwerk en maatschappelijke relevantie in de gemeente Utrecht;
b. Het initiatief dient aantoonbaar gedragen te worden door de Utrechtse islamitische gemeenschap;
c. De houder is bij voorkeur een 'kerkgenootschap' of, in lijn met de geest van de wet op de lijkbezorging, een religieuze organisatie;
d. De houder heeft geen commercieel belang en past geen verdienmodel toe;
e. De houder heeft een aantoonbaar transparant, door de overheid toetsbaar, en solide financieel beleid om de begraafplaats te exploiteren.

Locatie

f. De beoogde locatie voor de Islamitische begraafplaats is een daarvoor beschikbaar deel op de algemene begraafplaats Tolsteeg;
g. De beoogde locatie wordt uitgeven in erfpacht.

[1] De eerste zin van artikel 38 van de wet op de lijkbezorging luidt: "Een kerkgenootschap is gerechtigd tot het hebben van één of meer kerkelijke begraafplaatsen tot een zodanige uitgestrektheid, als overeenkomt met een redelijk deel van de grond, welke in de gemeente voor begraafplaatsen bestemd is."

Lokale voorziening

h. De houder behartigt de belangen van de moslims die woonachtig zijn binnen de gemeente Utrecht;
i. De gemeente spreekt de voorkeur uit dat de houder geen onderscheid maakt in Islamitische stroming of land van herkomst en dat geen moslim uit de gemeente Utrecht wordt uitgesloten;
j. De houder zet zich in om langdurig te voorzien in voldoende begraafcapaciteit zodat ook komende moslimgeneraties in de gemeente Utrecht gebruik kunnen maken van de Islamitische begraafplaats.

Uitwerkingsplan

k. De gemeente stelt in een co-creatie met de beoogd houder een uitwerkingsplan op;
l. In het uitwerkingsplan worden afspraken gemaakt over hoe wordt omgegaan met, of invulling gegeven wordt aan, de volgende aspecten:
    - De inrichting en de fysieke begrenzing van de Islamitische begraafplaats;
    - Het beheer en het onderhoud van de Islamitische begraafplaats;
    - De voorbereiding en de fysieke uitvoering van de uitvaartwerkzaamheden;
    - Het contact en de communicatie met de doelgroep en de omliggende buurt;
    - De verantwoordelijkheid over de duur van de aangeboden termijn van grafrust;
    - De uitvoering van de administratieve taken;
    - De verdeling en de dekking van de eenmalige en structurele kosten;
    - De financiële zelfstandigheid van de houder;
    - De situatie op de lange termijn waarin door de houder eventueel niet meer kan worden voldaan aan de uitvoering van afspraken, verplichtingen en/ of exploitatie.

m. De afspraken tussen de gemeente en de houder zijn in beginsel gebaseerd op een groeimodel, waarin:
    - De houder steeds meer groeit naar zelfstandigheid en de gemeente steeds meer ‘loslaat’;
    - De mogelijkheid er is om tussentijds te evalueren en bij te sturen, bijvoorbeeld wanneer toekomstige generaties van de doelgroep andere eisen of wensen heeft;
    - De afstemming groeit in efficiency, verwachtingen en probleem-signalerend en probleemoplossend vermogen.

1. Inleiding

1.1 Opdracht

De opdracht tot het opstellen van deze startnotitie komt voort uit een collegebesluit van 23 juni 2020, te weten: *het college besluit een startnotitie op te stellen, waarin de mogelijkheden, belangen en randvoorwaarden voor het realiseren van een islamitische begraafplaats in eigen beheer in Utrecht verder worden verkend en waarin tenminste de volgende elementen aan bod komen:*

- *De wettelijke kaders;*
- *De haalbaarheid van een initiatief;*
- *Locatieonderzoek bestaande en nieuwe locaties;*
- *De rol van de gemeente in de periode na de besluitvorming over de startnotitie.*

In het bijbehorende collegeadvies zijn daarbij de volgende uitgangspunten opgenomen:

- De gemeente wil zich breed laten informeren over de wensen van de initiatiefnemers;
- De particuliere en publieke belangen dienen inzichtelijk te worden gemaakt;
- Voorwaarde is dat initiatieven aantoonbaar gedragen worden door de Utrechtse islamitische gemeenschap;
- De diverse scenario's voor het bepalen van potentiële locaties dienen te worden overwogen. De specifieke variant wordt uitgewerkt waarbij mogelijk gebruik wordt gemaakt van ontstane ruimte op de algemene begraafplaatsen.

1.2 Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van de startnotitie zijn de verzoeken die de gemeente Utrecht heeft ontvangen om medewerking te verlenen aan het realiseren van een bijzondere, Islamitische, begraafplaats[2]. Deze behoefte geldt landelijk; veel grote gemeenten hebben in het begin van 2020 min of meer gelijktijdig een dergelijk verzoek ontvangen. Het verzoek is door meerdere en diverse initiatiefnemers ingediend die allen handelen in het belang van 'de moslimgemeenschap'. Op dit moment zijn er twee particuliere Islamitische begraafplaatsen in Nederland[3]. De behoefte binnen de moslimgemeenschap om te beschikken over (eigen) Islamitische begraafplaatsen is er al jaren, maar deze is recent sterk toegenomen door de coronacrisis. Door de coronamaatregelen was (is) het namelijk niet mogelijk om een stoffelijk overschot naar het land van herkomst, dit zijn hoofdzakelijk Turkije en Marokko, te vliegen en daar te begraven. Door de coronacrisis is het voor moslims om in Nederland te worden begraven dus niet meer een keuze, maar een noodzaak.

1.3 Doel

Het doel van deze startnotitie is ten eerste om uitvoering te geven aan het collegebesluit van 23 juni 2020. De startnotitie bestaat uit de resultaten van de verkenning naar de huidige situatie, de essentie

[2] In Nederland kennen we twee soorten begraafplaatsen: 'algemene begraafplaatsen' in eigendom en beheer van een gemeente (gemeente Utrecht heeft 4 algemene begraafplaatsen) en 'bijzondere begraafplaatsen', dit zijn particuliere begraafplaatsen in gebruik bij stichtingen, kerken en (adellijke) families.

[3] 1 in Zuidlaren (Drenthe), in eigendom en beheer van BIBIN; en 1 in Almere, in eigendom en beheer van Stichting Almeerse Moslims Ar Raza.

van de behoefte, de mogelijkheden om gehoor te geven aan het verzoek, de wettelijke kaders en het gemeentelijk beleid. Uit die resultaten volgt een advies voor mogelijke vervolgstappen.

1.4 Werkwijze

Om tot deze startnotitie te komen is een aantal deelonderzoeken uitgevoerd, waarbij onder meer een onderzoek is uitgevoerd en juridische standpunten zijn verkend naar de wet- en regelgeving, naar de huidige situatie van de Utrechtse begraafplaatsen en naar de essentie van de behoefte aan een Islamitische begraafplaats. Er is een interne, ambtelijke, verkenning uitgevoerd naar de onderwerpen bestemmingsplannen, grondbeleid, grondwaarde, juridische zaken en begraafplaatsenbeheer. En tot slot is er vooral een externe verkenning uitgevoerd, door gesprekken te voeren met de initiatiefnemers en met een aantal (grote) gemeenten die ook het verzoek tot het realiseren van een Islamitische begraafplaats hebben ontvangen. Dit onderzoek is uitgevoerd in de periode juli tot en met november 2020.

1.5 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk, volgt in hoofdstuk 2 een uiteenzetting van de context. Het is het resultaat van een dossieronderzoek naar de achtergrond van de behoefte, de huidige situatie van Islamitisch begraven, de wet op de lijkbezorging en een verdiepingsslag in het aspect eeuwigdurende grafrust. In hoofdstuk 3 zijn de opzet en de resultaten van de externe verkenning opgenomen. Belangrijkste onderdeel daarvan zijn de gevoerde gesprekken met de mosliminitiatiefnemers. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten van de interne verkenning behandeld. Dit hoofdstuk gaat onder meer in op het grondbeleid van de gemeente en de potentiële locaties voor een Islamitische begraafplaats. Tot slot zijn in hoofdstuk 5 op basis van de bevindingen in de voorafgaande hoofdstukken uitgangspunten opgesteld om zo mogelijk te komen tot de realisatie van een Islamitische begraafplaats in de gemeente Utrecht.

Omdat het onderzoek betrekking heeft op een brede verkenning, waarin veel informatie is verzameld, en om de leesbaarheid van deze notitie te bevorderen, begint elk volgend hoofdstuk met een samenvattende opsomming van de bevindingen en sluit deze notitie af met een groot aantal (en soms uitgebreide) bijlagen.

2. De context

In dit hoofdstuk zijn de resultaten van het dossieronderzoek opgenomen. Deze resultaten schetsen de context van de behoefte aan een particuliere begraafplaats, de wettelijke mogelijkheden daartoe en de huidige situatie rond de Utrechtse algemene en bijzondere begraafplaatsen.

De voor dit hoofdstuk gebruikte bronnen zijn de wet op de lijkbezorging, de website Uitvaart.nl, artikelen in het vakblad De Begraafplaats van de Landelijke Organisatie van Begraafplaatsen (LOB), de websites van de initiatiefnemers en hun samenwerkingsverbanden, een aantal meer algemene websites van Islamitische organisaties en opgevraagde gegevens bij de gemeentelijke begraafplaatsbeheerders en overige gemeentelijke informatie.

De bevindingen in dit hoofdstuk zijn:

- *De gemeente Utrecht heeft meerdere verzoeken ontvangen om een Islamitische begraafplaats te realiseren. Er zijn momenteel maar twee Islamitische begraafplaatsen in Nederland en door de corona-maatregelen is de al lang gekoesterde wens urgent geworden.*
- *Door het uitvoeren van een verkenning en het laten opstellen van deze startnotitie heeft de gemeente Utrecht een proactieve houding aangenomen.*
- *De wet op de lijkbezorging (de 'begraafplaatsenwet') voorziet om historische reden specifiek in de mogelijkheid om een dergelijk verzoek te realiseren. Vooral 'kerkgenootschappen' hebben specifieke rechten en mogelijkheden.*
- *De belangrijkste reden van het verzoek om een Islamitische begraafplaats is de wens om te kunnen voorzien in eeuwige grafrust. De uitleg hiervan is niet eenduidig; er is verschil tussen de enerzijds juridische en de beheertechnische interpretatie en anderzijds de religieuze wens of noodzaak.*
- *Gemeente Utrecht biedt al de mogelijkheid een graf voor zeer lange termijn (voor 'onbepaalde tijd') in stand te houden. Hier zijn wel blijvende verantwoordelijkheden aan verbonden voor de rechthebbende.*
- *Op twee van de vier gemeentelijke begraafplaatsen in Utrecht zijn er Islamitische grafvelden, maar daarop is de gemeentelijke regelgeving (verordening) van toepassing en er wordt door de moslims relatief weinig gebruik gemaakt van het grafrecht voor onbepaalde tijd.*
- *Het is niet de taak van de (lokale) overheid om er naar te streven een graf zo lang mogelijk in stand te houden. Er moet daarin een afweging worden gemaakt voor duurzaam en doelmatig gebruik van schaarse ruimte.*
- *Begraafplaatsen hebben een zeer lang grondgebruik (zo mogelijk voor honderden jaren) en niet eerder dan dat een begraafplaats juridisch gesloten is verklaard en er geen grafrechten meer zijn, kan de grond een andere bestemming of een ander gebruik krijgen. Begraafplaatsgrond dient daarom duurzaam en doelmatig te worden beheerd en gebruikt.*
- *De gemeente Utrecht heeft vier algemene begraafplaatsen en daarnaast is er de 'locatie Hamlaan', die wel de bestemming begraafplaats heeft nu maar geen begraafplaats ís.*

2.1 Gemeentelijke en bijzondere begraafplaatsen

Er zijn in Nederland, bij wet, twee soorten begraafplaatsen:

- gemeentelijke begraafplaatsen, ook vak aangeduid als algemene begraafplaatsen, in eigendom en gebruik van een gemeente, en
- 'bijzondere begraafplaatsen', ook wel particuliere begraafplaatsen genoemd, in gebruik bij een stichting, (adellijke) familie of een kerkgenootschap. De katholieke, protestantse en bijvoorbeeld Joodse begraafplaatsen zijn dus bijzondere begraafplaatsen.

Er zijn in Nederland circa 4.300 begraafplaatsen in gebruik. Deze zijn als volgt onderverdeeld:

- 1.500 gemeentelijke begraafplaatsen;
- 1.300 Katholieke begraafplaatsen;
- 940 Protestantse begraafplaatsen;
- 310 niet kerkelijke particuliere begraafplaatsen (van bijvoorbeeld stichtingen);
- 240 Joodse begraafplaatsen;
- 2 Islamitische begraafplaatsen[4].

In bijlage A is een overzicht opgenomen van de tien begraafplaatsen in de gemeente Utrecht. Vier daarvan zijn gemeentelijk en zes zijn particulier (drie Rooms Katholieke, twee Protestantse en een Joodse).

2.2 De behoefte aan een Islamitische begraafplaats in Utrecht

De gemeente heeft recent, gerelateerd aan de gevolgen van de coronacrisis, meervoudig het verzoek ontvangen om hulp bij het realiseren van een Islamitische begraafplaats in Utrecht. Daarbij dient vooropgesteld te worden dat tot op heden nog geen concreet gedetailleerd initiatiefvoorstel of uitvoeringsplan is uitgewerkt. In bijlage B is een uitvoerig en chronologisch overzicht opgenomen van de processtappen tot op heden.

In 2014 is voor zover bekend voor het eerst door een particuliere partij, te weten BIBIN[5], concreet aangegeven dat er behoefte is aan een Islamitische begraafplaats in gemeente Utrecht. Dit was ten tijde van het gevoerde ontwikkelproces Hamlaan. In paragraaf 2.5 is het dossier Hamlaan verwoord.

De essentie van de behoefte aan een eigen Islamitische begraafplaats bestaat uit de volgende onderdelen:

- Het belangrijkste aspect is eeuwigdurende grafrust (meer hierover in paragraaf 2.3).
- Daarnaast dient het begraven en in stand houden van het graf 'betaalbaar' te zijn, hiermee wordt bedoeld dat naar het oordeel van de initiatiefnemers de tarieven die de gemeente Utrecht hanteert te hoog zijn.
- Tot slot dienen naar eigen behoefte de noodzakelijke rituelen te kunnen worden uitgevoerd.
- Er is behoefte aan zelfbeschikking en deze is het best gewaarborgd bij het in eigendom hebben van de begraafplaats. Eigendom kan hiermee niet als doel maar als middel worden beschouwd om de bovenvermelde belangen te realiseren.

In bijlage C zijn meer uitvoerig de kenmerken van Islamitisch begraven en Islamitische begraafplaatsen opgenomen.

[4] Daarnaast zijn er op circa 70 van de bovengenoemde begraafplaatsen Islamitische grafvelden.

[5] stichting Bijzondere Islamitische Begraafplaatsen In Nederland.

2.3 Eeuwigdurende grafrust in relatie tot een graf voor onbepaalde tijd

Door de moslimgemeenschap is kenbaar gemaakt dat 'eeuwigdurende grafrust' een zeer belangrijk gegeven en het belangrijkste argument om te beschikken over een eigen begraafplaats is. Er is vaak spraakverwarring over de betekenis en de praktische interpretatie van de veel gebruikte termen eeuwigdurende grafrust, eeuwigdurende grafrechten en een graf(recht) voor onbepaalde tijd.

Eeuwigdurend

Onder eeuwigdurende grafrust wordt verstaan dat een graf nooit (bewust) wordt geruimd door menselijk handelen. Er is dan de intentie om het stoffelijk overschot voor altijd ongemoeid te laten. Vaak wordt hierbij ook de term eeuwigdurend grafrecht gebruikt (een vermeend recht om eeuwigdurende grafrust aan te bieden of te garanderen). Niet alleen moslims hebben deze behoefte, ook binnen andere (geloofs-)gemeenschappen zoals bij Joden, Alevieten, Bahá'í, Noachieten en streng gereformeerden is dit het (gewenste) uitgangspunt bij begraven.

De wet op de lijkbezorging kent de termen eeuwigdurende grafrust of eeuwigdurend grafrecht echter niet. Geen enkele begraafplaatseigenaar of -beheerder, van de gemeente of van een particulier, kan in juridische zin of in de praktijk op voorhand eeuwigheid garanderen. Iets oneindig in stand houden is rationeel beschouwd namelijk niet reëel.

Een begraafplaats kan namelijk deze maatschappelijke bestemming verliezen, door bijvoorbeeld onteigening bij een grootschalig infrastructureel project. Ook in de Wet op de Ruimtelijke Ordening bestaat niet de mogelijkheid om een eeuwige bestemming op grond toe te passen. De gemeenteraad dient in de gelegenheid te zijn om een bestemming te wijzigen. Dit geldt dus ook voor particuliere en gemeentelijke begraafplaatsen.

Zo lang mogelijk

Wanneer de beheerder van een (gemeentelijke of particuliere) begraafplaats niet de intentie wil hebben om een graf te ruimen, en er dus de gelegenheid wordt geboden om het graf zo lang mogelijk in stand te houden, dan biedt de wet op de lijkbezorging daarvoor de volgende drie mogelijkheden:

1. Er kunnen grafrechten voor onbepaalde tijd worden verleend voor een particulier graf. Met een grafrecht voor onbepaalde tijd is aangegeven dat bij de uitgifte van het graf (nog) geen einddatum is vastgelegd[6]. Gemeente Utrecht biedt deze mogelijkheid al (zie paragraaf 2.4 en bijlage D).
2. Er kunnen grafrechten voor bepaalde tijd worden verleend voor een particulier graf (bijvoorbeeld voor 20 jaar) en deze grafrechten kunnen dan telkens aansluitend worden verlengd (met bijvoorbeeld 10 jaar). Deze mogelijkheid tot verlengen is wettelijk vastgelegd.
3. Er kan worden begraven in een algemeen graf en gebruik worden gemaakt van de mogelijkheid dat de wet daarvoor geen voorschriften of beperkingen kent voor de maximale duur van de termijn van uitgifte.

[6] Vergelijk dit bijvoorbeeld met een huurcontract of een arbeidscontract voor onbepaalde tijd.

Er zijn in de praktijk wel voorwaarden verbonden om op deze wijzen een graf en/ of grafbedekking zo lang mogelijk in stand te houden:

a. Er moet bij de begraafplaatsbeheerder (in geval van 1 en 2) een levende rechthebbende bekend zijn.
b. De grafbedekking mag niet worden verwaarloosd.

In paragraaf 2.4 is opgenomen hoe de huidige regelgeving hierover in de gemeente Utrecht is vastgelegd.

Wat zijn de redenen om (in Nederland) een graf te ruimen?

De hedendaagse westerse begraafcultuur is er op gericht om stoffelijke overschotten te begraven (of cremeren) omwille van de volksgezond, waarbij het lijk zich veilig en uit het zicht ontbindt. Daarnaast is de locatie van de begraving of bijzetting een plek om te bezoeken en om te gedenken. Deze begraafcultuur is er daarmee dus niet primair op gericht om een graf zo lang mogelijk te behouden[7]. Wanneer er geen aantoonbare belangstelling meer is voor een graf, dan wordt het graf op een algemene begraafplaats doorgaans geruimd. Deze belangstelling is aantoonbaar wanneer er een levende rechthebbende is (een aanspreekpunt voor de beheerder) en/ of wanneer de grafbedekking niet structureel is verwaarloosd. De redenen dat er wettelijke argumenten zijn om een graf te kunnen ruimen zijn:

- Het ruimtegebruik in Nederland is schaars en dient duurzaam en doelmatig te zijn. Daarin past het niet om er naar te streven elk graf voor altijd in stand te willen houden.
- Het moet te allen tijde duidelijk zijn wie zorg draagt voor de inspanning en de kosten van instandhouding van een graf. Deze verantwoordelijkheid ligt in beginsel bij de nabestaanden.

2.4 Islamitische grafvelden op de algemene begraafplaatsen in Utrecht

In Utrecht zijn op de gemeentelijke begraafplaatsen Kovelswade (sinds 1985) en Daelwijck (sinds 2019) islamitische grafvakken. Het is daarop mogelijk om invulling te geven aan islamitische rituelen en gebruiken. De graven liggen bijvoorbeeld in de voor moslims gewenste richting, op de grafvakken staat een bord met een islamitische gebedstekst, er is op verzoek meestal sprake van begraven kort na het overlijden, er wordt ruimte geboden aan het zelf in het graf leggen van de overledene en de nabestaanden mogen het graf zelf sluiten met medewerking van de begraafplaatsmedewerkers. De bij een eventuele ruiming vrijkomende stoffelijke resten worden overgebracht naar een speciaal islamitisch verzamelgraf op de begraafplaats.

De totale capaciteit graven, al dan niet in gebruik, op de twee Islamitische grafvelden op de begraafplaatsen Kovelswade en Daelwijck bedraagt 961 (respectievelijk 744 en 217). Hiervan zijn er momenteel 515 in gebruik, dan wel nog 446 beschikbaar voor gebruik[8].

[7] Met als uitzondering hierop de behoefte om een graf te behouden om cultuurhistorische reden (een kenmerkende grafbedekking of een kenmerkend persoon).

[8] Dit is vanzelfsprekend een momentopname. De hoeveelheid graven in gebruik bestaat uit 4 typen graven: met grafrecht voor bepaalde tijd, grafrecht voor onbepaalde tijd, algemeen graf en sinds 2012 het graf voor ‘veel te vroeg geboren kinderen’ (minder dan 24 weken gedragen, deze vallen buiten de context van de wet op de lijkbezorging).

De vigerende gemeentelijke regelgeving[9] voorziet in de volgende mogelijkheden om een graf zo lang als gewenst in stand te houden:

1. Er dient een grafrecht te worden aangevraagd. Dat kan:
    a. Ten eerste voor de duur van 10 jaar en daarna kan het tijdig door de rechthebbende telkens worden verlengd met een termijn van 5 of 10 jaar. Dit betekent dat de rechthebbende aan de volgende voorwaarden moet voldoen:
        - Hij/ zij moet zelf tijdig telkens verlengen;
        - Er moet continu een (opvolgende) rechthebbende zijn.
    b. Een grafrecht voor onbepaalde tijd zijn. Dit recht hoeft dus niet te worden verlengd. Bij deze mogelijkheid dient de rechthebbende dus alleen aan de volgende voorwaarde te voldoen:
        - Er moet continu een (opvolgende) rechthebbende zijn.

2.5 Dossier Hamlaan

De locatie Hamlaan neemt in dit dossier een opvallende positie in. Het terrein heeft weliswaar de bestemming begraafplaats, maar het ís momenteel geen begraafplaats.

Er is een langlopend traject gevoerd om mogelijk invulling te geven aan de wens van de bewoners van de wijken Vleuten-de Meern[10] en Leidsche Rijn om dichter bij huis een algemene, dus gemeentelijke, begraafplaats[11] met rouwcentrum te realiseren. In bijlage E is een overzicht opgenomen van dit proces. De mogelijke locatie hiervoor was de Hamlaan. Het is uiteindelijk niet gelukt een private partij te vinden die geïnteresseerd is in het exploiteren van een algemene begraafplaats met rouwcentrum. De belangrijkste redenen hiervoor zijn de dalende trend in de behoefte om te worden begraven[12], het ontbreken van de mogelijkheid voor een combinatie met een crematorium en de verplichte combinatie met een rouwcentrum. Vervolgens is gekeken of de realisatie van een algemene begraafplaats zonder rouwcentrum wel interessant is voor marktpartijen. BIBIN was een van de twee partijen in 2014 die daarop reageerde en voorstelde een Islamitische begraafplaats op de Hamlaan te realiseren. Dit plan sloot echter niet aan bij de wens van de buurt en de gemeenteraad voor een algemene begraafplaats. Dat geldt ook voor een initiatief vanuit de Chinese gemeenschap om er een bijzondere (particuliere) begraafplaats te realiseren. De locatie Hamlaan is op dit moment ingericht als park met terpen, paden en groenvoorzieningen. De voorgenomen eerstvolgende inrichtingsstap is het in 2021 realiseren van een jongerenplek met een voetbalveld en tribune, met behoud van de bestemming begraafplaats.

2.6 De Wet op de Lijkbezorging

Hierboven is al verwezen naar de wet op de lijkbezorging. In bijlage F zijn de belangrijkste artikelen daaruit, in relatie tot het voorliggende vraagstuk, behandeld en toegelicht. Er wordt daarbij in het bijzonder verwezen naar de artikelen 37 t/m 42 die gewijd zijn aan bijzondere begraafplaatsen.

---

[9] Beheerverordening gemeentelijke begraafplaatsen Utrecht 2012 en wijzigingen daarin, vastgelegd in de Verordening tot wijziging van de Beheerverordening gemeentelijke begraafplaatsen Utrecht 2012 ("Verordening 2016", raadsbesluit 15 september 2016). De wijzigingen betreffen artikelen 15 en 17.

[10] De voormalige gemeente Vleuten-De Meern is sinds 1 januari 2001 onderdeel van de gemeente Utrecht.

[11] In de informatie hierover aan de raad is onbedoeld de term 'openbare' begraafplaats gebruikt in plaats van 'algemene' begraafplaats.

[12] In 1970 werden er in gemeente Utrecht 1.400 mensen begraven, in 2015 is dit teruggelopen tot 325. Steeds meer mensen kiezen voor crematie (aandeel ruim 70%).

Enkele belangrijke wettelijke bepalingen inzake begraafplaatsen zijn hieronder vereenvoudigd weergegeven.

- Er zijn maar twee soorten begraafplaatsen In Nederland (artikel 24):
    - bijzondere begraafplaatsen. Dit zijn particuliere begraafplaatsen, in eigendom en/ of gebruik van bijvoorbeeld een stichting, (adellijke) familie of kerkgenootschap (artikel 37);
    - gemeentelijke begraafplaatsen (ook veel aangeduid als algemene begraafplaatsen).
- Een 'kerkgenootschap' heeft bovendien aanvullende specifieke rechten op een eigen begraafplaats of op het gebruik van een deel van een gemeentelijke begraafplaats (artikelen 38, 39 en 40). Deze specifieke rechten gelden dus niet voor stichtingen en families.
- Een kerkgenootschap is gerechtigd tot het hebben van een kerkelijke begraafplaats, van een oppervlakte overeenkomend met een redelijk deel van de grond die is bestemd als begraafplaats (artikel 38)[13].
- Indien een kerkgenootschap geen eigenaar van de benodigde grond is, dan heeft de gemeente de zorgplicht om het kerkgenootschap de grond op redelijke voorwaarden in eigendom te laten verwerven (artikel 40).
- Wanneer van dat kerkelijk recht geen gebruik wordt gemaakt (of kan worden gemaakt), dan kan het de gemeente verzoeken om een deel van de gemeentelijke begraafplaats te gebruiken. De gemeente heeft in dat geval de taak om het beheer, het onderhoud en de administratie te voeren (artikel 39). Van deze mogelijkheid wordt in Utrecht gebruik gemaakt door de twee Islamitische grafvelden op de algemene begraafplaatsen Kovelswade (sinds 1985) en Daelwijck (sinds 2019).
- Een begraafplaats mag pas als zodanig worden gebruikt wanneer de grond daarvoor de bestemming heeft (een raadsbesluit) én wanneer deze als zodanig is ingericht of geschikt gemaakt én toestemming is verleend (door het college) (artikelen 25, 40 en 41).
- Er wordt begraven in een algemeen graf (waarbij de eigenaar/ beheerder van de begraafplaats bepaalt wie daarin wordt begraven) of in een particulier graf (waarbij de rechthebbende bepaalt wie daarin wordt begraven) (artikel 23).
- De grafrusttermijn bedraagt ten minste 10 jaar. De maximale duur is 'voor onbepaalde tijd', waarbij dus geen einddatum is vastgelegd.
- De eigenaar / beheerder houdt een openbaar register (begraafplaatsadministratie) bij van alle begravingen (op naam en nauwkeurige aanduiding van de ligging van het graf). Wanneer de begraafplaats wordt opgeheven, dan wordt het register bewaard door de gemeente.
- Indien op een begraafplaats tien jaar geen begraving meer heeft plaatsgevonden, dan kan de gemeente de begraafplaats gesloten verklaren. De begraafplaats blijft dan nog zeker 20 jaar onaangeroerd liggen. Het bovengrondse deel van een particulier graf (de grafbedekking) blijft na sluiting van de begraafplaats, mits goed onderhouden, nog zeker 30 jaar in takt.
- Een begraafplaats is pas geen begraafplaats meer, wanneer de grond die bestemming heeft verloren en er zich geen graf meer op bevindt, dan wel dat geen rechthebbende daar aanspraak op kan maken.

[13] De letterlijke wettekst is: *Een kerkgenootschap is gerechtigd tot het hebben van één of meer kerkelijke begraafplaatsen tot een zodanige uitgestrektheid, als overeenkomt met een redelijk deel van de grond, welke in de gemeente voor begraafplaatsen bestemd is. De gemeenteraad kan aan een kerkgenootschap op zijn verzoek toestaan, meer of grotere begraafplaatsen te hebben, onverminderd het recht van de andere kerkgenootschappen, bedoeld in de eerste volzin.*

3. Externe verkenning

In dit hoofdstuk zijn de resultaten van de externe verkenning opgenomen, op basis van gevoerde en schriftelijk vastgelegde vraaggesprekken met de initiatiefnemers, verkregen informatie uit contact met mogelijke andere belanghebbenden en van verkregen informatie bij gemeenten die ook verzoeken tot het realiseren van een Islamitische begraafplaats hebben ontvangen.

De bevindingen in dit hoofdstuk zijn:

- *De door gemeente Utrecht door meerdere moslimorganisaties min of meer gelijktijdig ontvangen verzoeken om een Islamitische begraafplaats te realiseren, heeft nog niet geresulteerd in een concreet en gedetailleerd uitgewerkt plan. Dit is mede afhankelijk van de locatie. Er kan daarom nog geen uitspraak worden gedaan of de realisatie van een eigen Islamitische begraafplaats haalbaar is. Maar kansrijk wordt de ontwikkeling wel geacht.*
- *De initiatieven vanuit de moslimgemeenschap zijn afkomstig van twee partijen, BIBIN en SMUO + partners. De twee partijen werken niet samen.*
- *Het draagvlak en de achterban vanuit de moslimgemeenschap wordt als voldoende groot beschouwd. BIBIN behartigt de belangen van (vooral de) Soennitische moslims in Nederland (en zo mogelijk uit Duitsland en België) en SMUO + partners behartigen de belangen van (vooral de) Soennitische moslims uit de gemeente Utrecht (en zo mogelijk uit de regio).*
- *De twee gemeentes in Nederland waar de enige twee Islamitische begraafplaatsen zijn, gemeente Almere (sinds 2007) en gemeente Tynaarlo (in 2020 in gebruik genomen), constateren dat de twee Islamitische begraafplaatsen moslims uit heel Nederland begraven en dat daardoor de twee begraafplaatsen in een (te) hoog tempo volraken. Gemeente Almere adviseert voorafgaand aan de eventuele realisatie van een Islamitische begraafplaats goede afspraken te maken met de initiatiefnemer.*
- *De meeste gemeenten die ook recent het verzoek tot een Islamitische begraafplaats hebben ontvangen, hanteren het standpunt dat deze voorziening wordt gevonden op de bestaande begraafplaats(en). Er worden geen nieuwe begraafplaatsen gerealiseerd. Daarop is voor zover bekend 1 uitzondering: gemeente Rotterdam werkt mee aan de mogelijke realisatie van een nieuwe begraafplaats voor moslims, door daarvoor gemeentegrond aan de gezamenlijke initiatiefnemers beschikbaar te stellen.*
- *Daarnaast voeren de meeste gemeenten het grafrecht voor onbepaalde tijd in. Gemeente Utrecht heeft deze mogelijkheid al geruime tijd.*
- *Ook vanuit de Chinees-Boedhhistische gemeenschap is er nog een actuele behoefte aan een eigen begraafplaats. Er zijn nog onduidelijkheden over de wensen en voorwaarden, maar koop van grond is voor hen wel een harde voorwaarde. Er is afgesproken dat een verdere verkenning nu vooralsnog achterwege kan blijven, tenzij de gemeente grond verkoopt.*
- *Het is niet aannemelijk, maar ook niet uit te sluiten, dat er naast de Islamitische en de Chinese gemeenschap een derde initiatief volgt.*
- *Het is niet de verwachting, maar ook niet uit te sluiten, dat er vanuit de 'Utrechtse begraaf(plaatsen)wereld' of vanuit andere geloofsgemeenschappen bezwaar wordt gemaakt tegen een Islamitische begraafplaats.*

3.1 Resultaten uit de verkennende overleggen namens de moslimgemeenschap

Er is weliswaar al een lang gekoesterde wens om te beschikken over een Islamitische begraafplaats, maar de concrete aanleiding voor dit onderzoek is een aantal in april en mei 2020 bij gemeente Utrecht individueel ingediende verzoeken van (in chronologische volgorde):

- het Samenwerkingsverband Moskeeën Utrecht en Omgeving (SMUO);
- stichting Bijzondere Islamitische Begraafplaatsen In Nederland (BIBIN);
- het Utrechtse Islamitisch Cultureel Centrum Moskee Omar Al Farouk;
- Milli Görüs.

In de eerste verkennende gesprekken die zijn gevoerd geven de lokale moslimorganisaties aan dat de bestaande islamitische grafvakken op de algemene begraafplaatsen Kovelswade en Daelwijck een succes zijn, maar dat de onmogelijkheid tot eeuwige afkoop van grafrechten, het gebrek aan zeggenschap en de beperkte mogelijkheid om de islamitische rituelen volledig en ongestoord uit te voeren een belemmerende factor vormen.

In het verkenningsproces is, in navolging op het collegebesluit van 23 juni 2020, een aantal gezamenlijke en individuele contactmomenten geweest tussen de gemeente en deze organisaties. Daarvan zijn schriftelijke verslagen opgesteld. Deze verslagen zijn ter beschikking gesteld aan de gesprekspartners. Niet alle verslagen zijn door hen akkoord verklaard of vrijgegeven voor publicatie. In bijlage B zijn alle bekende processtappen en overlegmomenten chronologisch weergegeven en in bijlage G is nadere informatie over de initiatiefnemers en de Utrechtse moskeeën opgenomen.

Hieronder zijn puntsgewijs de resultaten van de contactmomenten weergegeven. Deze resultaten zijn gebaseerd op de waarnemingen van de projectleider.

- Er zijn twee partijen (twee onafhankelijke initiatieven) die het hulpverzoek om een Islamitische begraafplaats te realiseren hebben ingediend. Dit zijn:
    - SMUO + partners
        - Dit is het samenwerkingsverband SMUO en de partners Milli Görüs Utrecht, Diyanet Ulu Moskee Utrecht en Moskee Omar Al Farouk Utrecht;
        - Het samenwerkingsverband heeft geen ervaring met de inrichting en bedrijfsvoering van een Islamitische begraafplaats;
        - De doelgroep bestaat uit moslims uit vooral gemeente Utrecht en zo mogelijk uit de regio (moslims uit de omliggende gemeenten);
        - Begin oktober 2020 heeft het samenwerkingsverband een Projectbrief en een aantal Intentieverklaringen aan de gemeente aangeboden, deze zijn opgenomen in bijlage H.
    - BIBIN
        - BIBIN heeft sinds medio 2020 ervaring met het eigendom en gebruik van een Islamitische begraafplaats (in Zuidlaren, gemeente Tynaarlo);
        - De doelgroep bestaat uit alle Soennitische moslims uit Nederland en zo mogelijk uit (de grensgebieden van) België en Duitsland;
        - Mede op basis van deze ervaring wenst BIBIN zoveel mogelijk zelfstandig de Islamitische begraafplaats te realiseren en exploiteren;
        - In oktober 2020 dient BIBIN haar bedrijfsplan en een presentatie aan de gemeente aan, deze zijn opgenomen in bijlage I.
- BIBIN en SMUO werken niet samen en wensen dat vooralsnog ook niet te doen. Er is een te groot verschil in de grondslag waarop het verzoek aan de gemeente is gedaan;

- BIBIN en SMUO zijn door de gemeente wel verzocht de mogelijkheden van onderlinge samenwerking te verkennen;
- Het draagvlak en de doelgroep zijn van voldoende omvang (zie bijlage G);
- Het is niet aannemelijk, maar ook niet uit te sluiten, dat er een derde initiatief vanuit de moslimgemeenschap komt;
- Een Islamitische begraafplaats voorziet in een behoefte van moslims die in Nederland zijn geboren en getogen en daarom dan ook in Nederland willen worden begraven;
- Er is op dit moment nog geen concreet plan uitgewerkt of aan de gemeente voorgelegd. Er kan dus nog niet worden geconcludeerd dat het initiatief haalbaar is.

3.2 Resultaten uit verkend overleg namens de Chinese gemeenschap

Bij de voorgenomen ontwikkeling van de locatie Hamlaan tot (algemene) begraafplaats in 2014, is er interesse getoond vanuit de Chinese gemeenschap om te kunnen beschikken over een eigen begraafplaats. Ook nadat het ontwikkeldossier in de zomer van 2017 is gesloten, is er tussen de gemeente en de vertegenwoordiging namens de Chinese gemeenschap in de zomer van 2019 nog contact geweest over de behoefte aan een eigen begraafplaats. Vanuit de gemeente is toen aangegeven dat het niet voornemens is het terrein Hamlaan te verkopen aan een private partij voor een begraafplaats of anderszins. Vanuit dit recente contact in 2019 en vanuit het oogpunt van zorgvuldige aanpak, is besloten contact op te nemen met de Chinese gemeenschap. Dat heeft geresulteerd in een aantal overleggen en contactmomenten. De resultaten daarvan zijn puntsgewijs als volgt:

- Er is een relatief grote Chinese gemeenschap in Utrecht, met onder meer een Chinese school en sinds eind 2015 een eigen Boeddhatempel in Zuilen;
- De omvang van de doelgroep is niet bekend, maar wordt geschat op enkele duizenden Chinezen uit Utrecht en de omliggende regio;
- In 2014 of 2015 ontstond voor het eerst het idee vanuit de Chinese gemeenschap voor een Chinese begraafplaats in Utrecht. De te ontwikkelen locatie Hamlaan speelde daarin een rol;
- De behoefte aan een eigen Chinese begraafplaats is er nog steeds;
- De behoefte wordt gesteund door de Landelijke Federatie van Chinese Organisaties Nederland (LFCON);
- Op diverse algemene begraafplaatsen in Nederland zijn er Chinese grafvelden. De bekendste is het Chinese deel sinds 2016 op begraafplaats Kranenburg in Zwolle;
- De behoefte is gevoed uit de eigen cultuur en een Boeddhistische achtergrond;
- Chinese Boeddhisten begraven in kisten (geen crematies), 1-diep en graven worden in beginsel niet geruimd. Er wordt daarnaast veel aandacht besteed aan de grafbedekking en er is de behoefte om een eigen toegang tot de begraafplaats te hebben en een tempel;
- Het is een voorwaarde van de initiatiefnemer dat de Chinese begraafplaats in eigendom (koop) wordt verworven. Grondgebruik in situaties als erfpacht, huur of bruikleen zijn geen haalbare of acceptabele alternatieven.

Geconcludeerd wordt dat de initiatiefnemer geen ervaring met het beheer van een begraafplaats heeft, er nog geen beeld is van de omvang van de doelgroep, er nog onvoldoende duidelijkheid is over de eisen en wensen van chinees begraven (denk bijvoorbeeld aan de duur van de grafrust) en er geen concreet plan is uitgewerkt. De initiatiefnemer zal deze vervolgstappen alleen uitwerken wanneer het de garantie heeft dat het de betreffende grond kan kopen.

Als alternatief is aan de initiatiefnemer aangeboden om de mogelijkheid te verkennen om op een beschikbaar deel van één van de gemeentelijke begraafplaatsen een apart vak in te richten en beschikbaar te stellen voor Chinese graven. De gemeente verleent daarbij dan, conform de huidige regelgeving, grafrechten voor bepaalde of onbepaalde tijd. Deze grafrechten en eventueel ook de grafbedekkingen kunnen worden beheerd door een door de Chinese gemeenschap nog in het leven te roepen beheerstichting. Dit alternatief past echter niet in de wens van de initiatiefnemer, omdat grondaankoop een voorwaarde is en blijft. Op basis van deze constateringen is in onderling goed overleg besloten dat de mogelijke realisatie van een particuliere Chinese begraafplaats buiten de scope van dit onderzoek valt. Wanneer de gemeente Utrecht echter overweegt om grond aan de mosliminitiatiefnemer(s) te verkopen, dan dient de Chinese initiatiefnemer hierover te worden geïnformeerd.

3.3 Overige belanghebbenden

Er is in de externe verkenning ook contact opgenomen met een aantal andere, mogelijke, belanghebbenden. De reden voor deze werkwijze is om een zorgvuldig proces te voeren en de zienswijzen en ambities van andere partijen inzichtelijk te krijgen. De resultaten zijn hieronder puntsgewijs behandeld.

- *Joodse gemeenschap*
    - Er is geen reactie ontvangen van de Nederlands Israëlietische Gemeente Utrecht.
    - De Liberaal Joodse Gemeente Utrecht heeft aangegeven geen mogelijkheid te hebben om op korte termijn bij te dragen aan dit onderzoek.
- *Rooms-Katholieke begraafplaats St. Barbara*
    - Heeft geen plannen om uit te breiden of om af te stoten.
- *De Protestantse Gemeente Utrecht (PKN)*
    - Heeft niet inhoudelijk gereageerd.
- *Barbara uitvaartonderneming*
    - Hier is contact mee opgenomen omdat deze onderneming eerder interesse heeft getoond in de ontwikkeling van een begraafplaats op de Hamlaan. De onderneming heeft geen interesse meer in de exploitatie van een begraafplaats.

Er is in deze verkenning geen mogelijkheid gebleken om contact op te nemen met Sjiitische moslims, omdat zij niet (zichtbaar) zijn verenigd en maar een klein deel van de moslimgemeenschap vormen.

Geconcludeerd wordt dat er waarschijnlijk geen aanvullend initiatief wordt aangeboden. Evenmin wordt verwacht dat er vanuit ‘de begraafplaatswereld’ of vanuit andere (geloofs-)gemeenschappen in Utrecht bezwaar wordt ingediend op de ingediende verzoeken.

3.4 Situatie bij andere gemeenten

Er zijn momenteel twee particuliere Islamitische begraafplaatsen in Nederland, in Almere en in Zuidlaren[14]. Maar daarnaast is er een aantal, vooral grote, gemeenten die min of meer gelijktijdig met gemeente Utrecht het verzoek hebben ontvangen om te kunnen voorzien in een Islamitische

[14] In enkele gevallen wordt in de media en op internet Bergen op Zoom als derde plaats met een Islamitische begraafplaats genoemd, maar dat is feitelijk een Islamitisch deel op een RK-begraafplaats met eindigende grafrechten. Van dergelijke situaties zijn er tientallen in Nederland.

begraafplaats. In bijlage J is een zo actueel mogelijk beeld weergegeven van de situatie bij deze gemeenten. Daaruit wordt samengevat het volgende opgemaakt:

- De twee gemeenten in Nederland waar de enige twee Islamitische begraafplaatsen zijn, gemeente Almere (sinds 2007) en gemeente Tynaarlo (in 2020 in gebruik genomen), constateren dat de twee Islamitische begraafplaatsen moslims uit heel Nederland begraven en dat daardoor de twee begraafplaatsen in een (te) hoog tempo volraken.
- Gemeente Almere adviseert voorafgaand aan de eventuele realisatie van een Islamitische begraafplaats goede afspraken te maken met de initiatiefnemer / de gebruiker.
- Gemeenten Amersfoort, Amsterdam, Arnhem, Barneveld en Den Haag hanteren de beleidslijn dat er geen nieuwe begraafplaatsen worden aangelegd en dat de uitwerking van het verzoek om een Islamitische begraafplaats (dus) op de bestaande begraafplaatsen wordt gerealiseerd. De invoering van grafrechten voor onbepaalde tijd (die gemeente Utrecht al heeft) is daarbij een bijdrage in de gewenste situatie.
- Gemeente Rotterdam volgt eveneens de beleidslijn om grafrechten voor onbepaalde tijd in te voeren, maar werkt daarnaast mee aan de mogelijke realisatie van een zelfstandige Islamitische begraafplaats door daarvoor gemeentegrond van circa 3 ha groot beschikbaar te stellen aan de gezamenlijke initiatiefnemers.

4. Interne verkenning

In dit hoofdstuk zijn de resultaten opgenomen van de interne verkenning naar de mogelijkheden en uitgangspunten die de gemeente Utrecht heeft bij de mogelijke realisatie van een particuliere begraafplaats.

De bevindingen in dit hoofdstuk zijn:

- *Aanbevolen wordt om de wens uit te spreken dat de Islamitische begraafplaats beschikbaar wordt voor alle moslims binnen de gemeente Utrecht.*
- *De initiatiefnemers wensen grond in eigendom te verwerven, om zo in ieder geval langdurig (eeuwigdurend) gebruik te kunnen maken van de begraafplaats. Het is niet realistisch om te verwachten dat koop van particulier terrein kansrijk is. Daarna en daarnaast zal bovendien de bestemming moeten worden gewijzigd.*
- *Verkoop van gemeentegrond is beleidsmatig geen optie. Gronduitgifte in erfpacht is wel een mogelijkheid. Erfpacht is het recht op het 'vol genot' op het onroerend goed van een ander. Voor dat recht moet de erfpachter een vergoeding (canon) betalen aan de eigenaar. Voor deze grond wordt de canon eeuwigdurend afgekocht.*
- *De Hamlaan (met de bestemming begraafplaats) is voor nu niet de meest voor de hand liggende locatie voor de ontwikkeling van een Islamitische begraafplaats. Er zijn geen begraafplaatsvoorzieningen.*
- *Op de gemeentelijke begraafplaats Tolsteeg is een terreindeel beschikbaar te maken voor een zeer lang gebruik als Islamitische begraafplaats. Enkele basisvoorzieningen zijn al aanwezig, maar dit terreindeel is niet vrij van botrestanten van eerder begraven overledenen en verzamelgraven. Door deze huidige 'leegstand' op te heffen voldoet de gemeente bovendien aan haar algemene maatschappelijke opgave om beschikbare voorzieningen duurzaam en doelmatig te gebruiken. De locatie Tolsteeg is hierdoor relatief snel in gebruik te nemen als Islamitische begraafplaats.*
- *Het beschikbare terreindeel op Tolsteeg heeft een netto begraafcapaciteit overeenkomstig het aandeel moslims in de gemeente Utrecht. Dit betekent dat wanneer deze locatie gebruikt wordt als 'kerkelijke' begraafplaats voor alle moslims in gemeente Utrecht, er in beginsel voldaan wordt aan artikel 38 van de wet op de lijkbezorging.*
- *Het eventueel overdragen aan de initiatiefnemers van de bestaande Islamitische vakken op de algemene begraafplaatsen Daelwijck en/ of Kovelswade geeft geen voldoende invulling aan de wens. Daartoe zou de instemming moeten worden verleend van de rechthebbenden van de uitgegeven graven op deze vakken. Daarnaast is de resterende begraafcapaciteit beperkt.*

4.1 Structureel contact gemeente – moslimorganisaties

Vanuit de portefeuille Openbare orde en Veiligheid heeft de gemeente Utrecht structureel bestuurlijk overleg met de lokale moskeebesturen. Er is overlap tussen deze gesprekspartner van de gemeente en het initiatief vanuit de samenwerkende moskeeën. Vanuit de portefeuille wordt het volgende meegegeven inzake de wens om een Islamitische begraafplaats te realiseren:

- Er is sprake van een goede en vertrouwde overlegstructuur tussen de gemeente en de moskeebesturen in Utrecht. Minimaal vijf keer per jaar is er bestuurlijk overleg (met de burgemeester en soms een wethouder).
- Naar het oordeel van de gemeente is er in de moskeebesturen genoeg organisatietalent aanwezig. De meeste moskeeën worden over het algemeen goed bestuurd.
- Wanneer een Islamitische begraafplaats wordt gerealiseerd, dan dienen de moskeeën en overige deelnemende partijen vanuit verschillende stromingen of landen van herkomst daarin samen op te trekken. Dit betekent concreet een actieve samenwerking tussen (ten minste) de Turkse én Marokkaanse organisaties / moskeeën. Niet de een of de ander. Er zal dan sprake zijn van voldoende draagvlak.
- Een particuliere Islamitische begraafplaats hoeft niet gezien te worden als strijdig met integratie. Het geeft juist invulling aan het beginsel van religieuze vrijheid. Het is een kansrijk gegeven dat de inwoners die hier zijn geboren en getogen, zich dusdanig thuis voelen dat ze ook hier willen worden begraven.

4.2 Behoefte aan grond

De initiatiefnemers hebben behoefte aan grond om hun Islamitische begraafplaats te kunnen realiseren. De voorkeur gaat uit naar volledige eigendom door koop. Eigendom van grond wordt door de initiatiefnemers beschouwd als een zekerheid om in de gewenste behoefte te kunnen voorzien, zoals eigen gebruik en het verlenen van eeuwigdurende grafrust. Het grondeigendom mag daarmee meer als middel worden beschouwd en niet als doel.

De algemene gemeentelijke beleidslijn voor ruimtelijke vraagstukken door particulieren is dat de initiatiefnemer zelf in zijn grondbehoefte dient te voorzien. De gemeente biedt hiervoor geen grond aan en voert geen zoekopdracht uit. Als vervolgens voor een locatie een initiatiefvoorstel is opgesteld en aan de gemeente is aangeboden, dan zal dit door de gemeente worden getoetst en wordt bekeken of een bestemmingsplanwijziging op de locatie mogelijk is. De procedure om een bestemmingsplan te wijzigen duurt doorgaans minimaal een jaar.

Vanwege de schaars beschikbare grond in de gemeente Utrecht, wordt verondersteld dat het onwaarschijnlijk is dat de initiatiefnemers hier zelf in kunnen voorzien.

4.3 Uitgifte van gemeentegrond

De gemeente Utrecht hanteert het beleid dat het, behoudens voor woningbouw, geen grond verkoopt. De mogelijkheid van uitgifte in eeuwigdurende erfpacht is wel een optie. Daarnaast is het in beginsel mogelijk gemeentegrond uit te geven in huur, bruikleen of medegebruik.

Belangrijk kenmerk van een begraafplaats is, dat zolang er nog grafrechten zijn, de graven niet kunnen worden geruimd en de begraafplaats dus geen ander grondgebruik kan krijgen. Dit geldt voor elke begraafplaats, dus niet alleen voor Islamitische begraafplaatsen. In de wet op de lijkbezorging is vastgelegd dat zelfs nádat een begraafplaats juridisch is gesloten er nog minimaal enkele decennia geen ander gebruik of andere bestemming mogelijk is. Grondgebruik in (eeuwigdurende) erfpacht sluit daar het beste op aan.

Erfpacht is het recht op het ‘vol genot’ op het onroerend goed van een ander. Voor dat recht moet de erfpachter een vergoeding (canon) betalen aan de eigenaar. Het belangrijkste verschil tussen erfpacht en huur is, dat erfpacht een zakelijk recht is gekoppeld aan het onroerend goed. Terwijl

huur een persoonlijk recht is, gekoppeld aan de persoon van de huurder. Een huurder kan de huur niet zonder toestemming van de eigenaar aan iemand anders overdoen. Maar een erfpachter kan het recht in beginsel wel verkopen.

De uitgifte in erfpacht door gemeente Utrecht vindt plaats conform de Algemene Voorwaarden voor de uitgifte van gronden in erfpacht van de Gemeente Utrecht (AV 1989). Voor deze grond wordt de canon eeuwigdurend afgekocht. De afkoopsom voor de canon is daarbij in beginsel gelijk aan de 'marktconforme grondwaarde', rekening houdend met het gebruik dat volgens de erfpachtvoorwaarden op de grond is toegestaan. Er is echter geen standaard om de waarde van een begraafplaats te bepalen. Er is namelijk geen sprake van regelmatig voorkomend economisch verkeer en het is niet gebruikelijk dat een economisch rendement op een begraafplaats haalbaar is.

Conform de vastgestelde Grondprijzenbrief gemeente Utrecht 2020 dient voor een begraafplaats in beginsel de grondprijs voor 'maatschappelijk (bijzondere doeleinden) onbebouwd' te worden gehanteerd. Voor 2020 is deze vastgesteld op € 50,13 per m^2 exclusief BTW. Daar kan, omdat het een bijzondere situatie betreft, gemotiveerd van worden afgeweken op basis van een specifieke taxatie. De gemeenteraad dient in te stemmen met het eventueel toepassen van een lagere prijs dan in de Grondprijzenbrief is opgenomen.

Om invulling te geven aan de mogelijkheid dat begraafplaatsgrond in erfpacht wordt uitgegeven, dient de beleidslijn te worden gehanteerd dat de gebruiker juridisch eigenaar en gebruiker is voor zolang zij actief is en voor zolang de grond de bestemming begraafplaats behoudt. Daarna dient het juridisch eigendom en gebruik weer in handen van de gemeente Utrecht te komen. Hiervoor dient in de uitgifteovereenkomst te worden opgenomen dat de gemeente Utrecht een voorkeursrecht van koop heeft, inclusief een toestemmingsclausule, en de mogelijkheid voor Bibob, voor als de gemeente niet wil kopen en de stichting de in erfpacht uitgegeven grond kan of wil doorverkopen.

4.4 Potentiële locaties

In deze paragraaf zijn de mogelijke locaties voor een bijzondere begraafplaats opgenomen. Deze opsomming is tot stand gekomen na overleg met de intern betrokkenen en gebaseerd op meest kansrijke opties, te weten gronden van de gemeente met de bestemming begraafplaats.

4.4.1 Locatie Hamlaan

De initiatiefnemers refereren in het begin van deze verkenning aan de locatie Hamlaan. Daar is in 2014 naar aanleiding van een wens van de gemeente geprobeerd een algemene begraafplaats te realiseren en de exploitatie in handen te geven van een marktpartij. De ontwikkeling van een algemene begraafplaats in deze opzet bleek, zonder crematorium, uiteindelijk (economisch) niet haalbaar. Meer hierover in bijlage E. Maar omdat de locatie in het vigerend Bestemmingsplan de planologische bestemming begraafplaats heeft, is door de initiatiefnemers gewezen op de mogelijkheid om hier de gewenste Islamitische begraafplaats te realiseren.

Het terrein heeft weliswaar de bestemming begraafplaats, maar het ís nu geen begraafplaats. Het is niet als zodanig aangewezen door het college en er zijn geen basisvoorzieningen als gebouwen en nuts aanwezig. Er is daarnaast momenteel geen behoefte of noodzaak om het areaal begraafplaatsen in de gemeente Utrecht uit te breiden (dit bleek al bij het sluiten van het dossier Hamlaan als ontwikkellocatie tot de vijfde algemene begraafplaats van de gemeente en dit blijkt uit de volgende paragraaf). Vanuit het oogpunt van efficiënt en duurzaam grondgebruik ligt het meer voor de hand

om in de grondbehoefte te voorzien door te kijken of op een bestaande begraafplaats een daarvoor beschikbaar terreindeel is te gebruiken.

4.4.2 Locatie begraafplaats Tolsteeg

Tolsteeg is één van de vier algemene begraafplaatsen van de gemeente en een deel is niet meer actief in gebruik als begraafplaats.

In 2012 heeft de gemeente intern het Inkrimpplan algemene begraafplaatsen opgesteld. De aanleiding was de duidelijke afname in de hoeveelheid begravingen. In de jaren '60 van de vorige eeuw vonden op de algemene begraafplaatsen in Utrecht jaarlijks nog 1.400 begrafenissen plaats. Dit aantal is door de sterk toegenomen behoefte aan cremeren afgenomen tot nog maar 300 tot 325 begrafenissen per jaar. Er ontstaat daardoor leegstand op de algemene begraafplaatsen en deze wordt structureel geacht. De vier gemeentelijke begraafplaatsen beschikken daarom dus over een overcapaciteit aan beschikbare graven. Deze overcapaciteit is direct beschikbaar voor een ander gebruik (structurele herbestemming).

Deze beschikbare capaciteit is er vooral en aaneengesloten op de algemene begraafplaats Tolsteeg. Dat is ter plaatse ook duidelijk zichtbaar; een groot - op het oog leeg - terreindeel is beschikbaar om in te begraven. Het maaiveld is ingericht met gras en bomen. Ondergronds zijn er - tot circa twee meter beneden maaiveld - nog wel veel bijeengebrachte en oorspronkelijke graven met menselijke botresten. Het is technisch mogelijk deze botresten uit de grond te halen en op zorgvuldige wijze elders op de begraafplaats te bewaren (conform de regelgeving in de wet op de lijkbezorging). Dit beschikbare terreindeel heeft verder de volgende indicatieve kenmerken:

- De bruto oppervlakte bedraagt circa 10.700 m^2. Met bruto wordt bedoeld dat daarin de algemene delen als de taluds, paden en bomen zijn meegerekend;
- De netto oppervlakte bedraagt circa 6.400 m^2. Met netto wordt de effectieve oppervlakte om in te begraven bedoeld. Naar de maatstaven zoals gemeente Utrecht in de praktijk toepast, kunnen er op deze netto oppervlakte 1.000 graven worden uitgegeven[15].
- Wanneer deze 'Utrechtse maatstaven' zouden worden versoepeld, dan is het mogelijk circa 1.400 graven uit te geven[16].
- Naar verwachting neemt de beschikbare oppervlakte (de overcapaciteit) in de komende decennia nog toe.

In de wet op de lijkbezorging is er in 1 artikel een verwijzing opgenomen over de oppervlakte van een (deel van) begraafplaats. De vrij vertaalde interpretatie van artikel 28 is dat een kerkelijke begraafplaats minimaal voldoende groot is om de leden van die kerk daarop te begraven[17]. Aan dit wetsartikel kan in deze situatie als volgt rekenkundig invulling worden gegeven:

- Er zijn 43.000 moslims in gemeente Utrecht, dat is 12% van de bevolking (zie bijlage G2).
- De effectieve netto oppervlakte van het beschikbare deel op Tolsteeg is 6.400 m^2, dat is 10% van de totale netto oppervlakte algemene begraafplaatsen in Utrecht (zie bijlage A).

[15] Er wordt in dit geval dus gerekend met 6,3 m^2 per graf. Daarbij is onder meer rekening gehouden dat graven goed bereikbaar zijn, met de landelijke richtlijnen dat de onderlinge afstand tot graven minimaal 30 cm bedraagt en dat de hedendaagse kistafmetingen 2,42 meter x 1,01 meter bedragen.

[16] Dit komt overeen met 4,5 m^2 per graf.

[17] Wat de wetgever feitelijk zegt is dat wanneer x% van de bevolking van een gemeente aangesloten is bij een kerk, dan heeft die kerk recht op een eigen begraafplaats met een oppervlakte van ten minste x% van het totale areaal (gemeentelijke) begraafplaatsen.

Hiermee wordt geconcludeerd dat wanneer het beschikbare deel van begraafplaats Tolsteeg ingezet wordt als ‘kerkelijke’ begraafplaats voor de moslims in gemeente Utrecht, er in beginsel voldaan wordt aan artikel 28 van de wet op de lijkbezorging.

4.4.3 Locatie begraafplaats Soestbergen

Deze gemeentelijke begraafplaats heeft de status van Rijksmonument en beschikt nog maar over beperkte uitgiftemogelijkheden. Daarom is deze begraafplaats niet geschikt om er gedeeltelijk een Islamitische begraafplaats van te maken. Er zijn op Soestbergen geen grote aantallen graven aaneengesloten vrij, zoals bijvoorbeeld op begraafplaats Tolsteeg. Om die reden kunnen er wel individuele graven aan moslims worden uitgegeven, maar geen apart gedeelte (in eigen beheer) worden gegeven.

4.4.4 Locatie begraafplaats Kovelswade

Op de gemeentelijke begraafplaats Kovelswade zijn op het aparte Islamitische grafveld 744 Islamitische (kinder- en volwassenen) graven beschikbaar. Daarvan zijn er momenteel 483 in gebruik en dus nog 261 uit te geven. Er is de komende jaren geen mogelijkheid dit areaal uit te breiden.

Het is weliswaar technisch mogelijk om het Islamitische grafveld af te sluiten van het algemene deel van de begraafplaats en er een aparte toegang naartoe te aan te leggen. Daarmee zou het in gebruik of zelfs eigendom kunnen worden overgedragen aan een Islamitische beheerorganisatie. Maar dit vergt dan een relatief grote investering voor 'slechts' maximaal 261 nog resterend uit te geven graven. Bovendien dienen alle rechthebbenden op de bestaande graven akkoord te gaan met deze verandering. Het strekt daarmee tot de aanbeveling deze wijziging niet door te voeren.

Bovendien is het wenselijk dat er een Islamitisch grafveld onder beheer van de gemeente in stand wordt gehouden, ten behoeve van de moslims die er voor kiezen niet te worden begraven op de mogelijk te realiseren Islamitische begraafplaats.

4.4.5 Locatie begraafplaats Daelwijck

Net zoals op begraafplaats Kovelswade beschikt de gemeentelijke begraafplaats Daelwijck over een volledig ingericht Islamitisch veld. Deze is recent in gebruik genomen en heeft daarom nog relatief veel (185) vrije grafplekken beschikbaar. Net zoals op begraafplaats Kovelswade is het technisch mogelijk dit deel af te schermen en het een eigen toegang te verlenen. Daartoe dient dan wel een extra afslag van de Floridadreef en een brug over het water te worden gerealiseerd. Gezien de geringe grafcapaciteit op het Islamitische vak is deze investering echter niet aan te bevelen. Net als bij Kovelswade wordt met dezelfde argumenten daarom aanbevolen dit niet te doen.

5. Uitgangspunten

In dit hoofdstuk zijn op basis van de resultaten van de verkenning enkele uitgangspunten geformuleerd waarop de Islamitische begraafplaats kan worden gerealiseerd. Deze dienen nog in de verdere uitwerking te worden getoetst op juistheid, volledigheid en juridische haalbaarheid.

Beoogd houder (exploitant)

De wet op de lijkbezorging gebruikt de term 'houder' voor de exploitant van een begraafplaats.

a. De houder heeft een aantoonbaar diepgeworteld netwerk en maatschappelijke relevantie in de gemeente Utrecht;
b. Het initiatief dient aantoonbaar gedragen te worden door de Utrechtse islamitische gemeenschap;
c. De houder is bij voorkeur een 'kerkgenootschap' of, in lijn met de geest van de wet op de lijkbezorging, een religieuze organisatie;
d. De houder heeft geen commercieel belang en past geen verdienmodel toe;
e. De houder heeft een aantoonbaar transparant, door de overheid toetsbaar, en solide financieel beleid om de begraafplaats te exploiteren.

Locatie

f. De beoogde locatie voor de Islamitische begraafplaats is een daarvoor beschikbaar deel op de algemene begraafplaats Tolsteeg;
g. De beoogde locatie wordt uitgeven in erfpacht.

Lokale voorziening

h. De houder behartigt de belangen van de moslims die woonachtig zijn binnen de gemeente Utrecht;
i. De gemeente spreekt de voorkeur uit dat de houder geen onderscheid maakt in Islamitische stroming of land van herkomst en dat geen moslim uit de gemeente Utrecht wordt uitgesloten;
j. De houder zet zich in om langdurig te voorzien in voldoende begraafcapaciteit zodat ook komende moslimgeneraties in de gemeente Utrecht gebruik kunnen maken van de Islamitische begraafplaats.

Uitwerkingsplan

k. De gemeente stelt in een co-creatie met de beoogd houder een uitwerkingsplan op;
l. In het uitwerkingsplan worden afspraken gemaakt over hoe wordt omgegaan met, of invulling gegeven wordt aan, de volgende aspecten:
   - De inrichting en de fysieke begrenzing van de Islamitische begraafplaats;
   - Het beheer en het onderhoud van de Islamitische begraafplaats;
   - De voorbereiding en de fysieke uitvoering van de uitvaartwerkzaamheden;
   - Het contact en de communicatie met de doelgroep en de omliggende buurt;
   - De verantwoordelijkheid over de duur van de aangeboden termijn van grafrust;

- De uitvoering van de administratieve taken;
- De verdeling en de dekking van de eenmalige en structurele kosten;
- De financiële zelfstandigheid van de houder;
- De situatie op de lange termijn waarin door de houder eventueel niet meer kan worden voldaan aan de uitvoering van afspraken, verplichtingen en/ of exploitatie.

m. De afspraken tussen de gemeente en de houder zijn in beginsel gebaseerd op een groeimodel, waarin:
   - De houder steeds meer groeit naar zelfstandigheid en de gemeente steeds meer 'loslaat';
   - De mogelijkheid er is om tussentijds te evalueren en bij te sturen, bijvoorbeeld wanneer toekomstige generaties van de doelgroep andere eisen of wensen heeft;
   - De afstemming groeit in efficiency, verwachtingen en probleem-signalerend en probleemoplossend vermogen.

BIJLAGE A: De begraafplaatsen in gemeente Utrecht

Hieronder zijn alle, voor zover bekend, 10 algemene en bijzondere begraafplaatsen in de gemeente Utrecht benoemd en zo mogelijk kort toegelicht.

De algemene begraafplaatsen (in eigendom en beheer van de gemeente), van groot naar klein

1. Algemene begraafplaats Tolsteeg (Maansteenweg 1 in Hoograven)
    - De bruto oppervlakte bedraagt 83.037 m^2. Dit is inclusief algemene delen als bebouwing, toegang, wegen en paden, structureel groen en bomen, taluds en oppervlaktewater.
    - De netto oppervlakte bedraagt 16.265 m^2. Dit is het effectieve deel van de begraafplaats om in te begraven.
    - De begraafplaats is in 1934 gerealiseerd.
    - Op deze begraafplaats staat een aula en het kantoor voor de begraafplaatsbeheerders.
2. Algemene begraafplaats Daelwijck (Floridadreef 11 in Overvecht)
    - De bruto oppervlakte bedraagt 58.944 m^2.
    - De netto oppervlakte bedraagt 10.923 m^2.
    - De begraafplaats is in 1967 in gebruik genomen.
    - Op deze begraafplaats is een Islamitisch grafvak, met een netto oppervlakte van 1.848 m^2.
3. Algemene begraafplaats Soestbergen (Gansstraat 167 in Oost)
    - De bruto oppervlakte bedraagt 58.571 m^2.
    - De netto oppervlakte bedraagt 21.403 m^2.
    - De begraafplaats is in 1830 in gebruik genomen en heeft thans de status van rijksmonument.
    - Deze begraafplaats heeft een speciaal grafvak voor Oud-Katholieken.
4. Algemene begraafplaats Kovelswade (Koningsweg 47 in Oost)
    - De bruto oppervlakte van de gehele begraafplaats bedraagt 57.830 m^2.
    - De netto oppervlakte daarbinnen bedraagt 16.773 m^2.
    - De begraafplaats stamt uit 1901.
    - Deze begraafplaats heeft sinds de jaren ’80 een Islamitisch grafvak, met een netto oppervlakte van 3.604 m^2.

De som van de netto, effectieve, begraafoppervlakte bedraagt 65.363 m^2.

Uitzonderlijke situatie: locatie Hamlaan

- Het terrein is in eigendom van de gemeente.
- Het terrein heeft de bestemming begraafplaats, maar het ís geen begraafplaats.

De bijzondere begraafplaatsen

5. RK begraafplaats St. Barbara (Prinsesselaan 2).

6. RK parochiële begraafplaats Mariakerk (Pastoor Boelenslaan 11, De Meern).

7. RK begraafplaats Vleuten (Pastoor Ohllaan 34a, Vleuten). De oppervlakte bedraagt 4.300 m².

8. Protestantse begraafplaats De Meern (Zandweg 148, De Meern).

9. PK begraafplaats Vleuten (Europaweg 18, Vleuten). De oppervlakte bedraagt 3.100 m².

10. Joodse begraafplaats (Zandpad 2).
    - Deze particuliere begraafplaats is nog steeds in gebruik.
    - De begraafplaats is een rijksmonument en stamt uit 1808.
    - Er staan circa 800 grafstenen.
    - De eigenaar is het Nederlands Israëlitisch Kerkgenootschap en het beheer wordt uitgevoerd door de Stichting Joodse Begraafplaats.

BIJLAGE B: Processtappen behoefte aan Islamitische begraafplaats

Onderstaand is chronologisch weergegeven op welk moment welke stap is genomen om zo mogelijk te komen tot een Islamitische begraafplaats in gemeente Utrecht.

April 2004:	Stichting BIBIN (Bijzondere Islamitische Begraafplaatsen In Nederland), Utrecht wordt opgericht, ingeschreven in de Kamer van Koophandel. De activiteit is “Het realiseren van bijzondere islamitische begraafplaatsen met eeuwigdurend grafrecht”.
April – juni 2014:	Aanbesteding ontwikkeling algemene begraafplaats Hamlaan. BIBIN toont interesse, maar schrijft niet in.
1 december 2014:	De gemeente vraagt BIBIN of het interesse heeft in de ontwikkeling en exploitatie van een algemene begraafplaats, zonder aula en/ of zonder rouwcentrum.
16 februari 2015:	BIBIN voert overleg met de gemeente over de locatie Hamlaan. Er wordt gesproken over enerzijds de wens van de gemeente om te komen tot een algemene begraafplaats en anderzijds de wens van BIBIN tot de ontwikkeling van een Islamitische begraafplaats. De ambitie van BIBIN sluit niet aan op de eis van de gemeente.
10 juli 2017:	Raadsbrief Beëindigen ontwikkeling begraafplaats Hamlaan (referentie 1922555/1705171501-PT). • Ondanks het uitgebreide aanbestedingstraject zijn potentiële marktpartijen er uiteindelijk niet in geslaagd een haalbaar plan te maken voor het realiseren van een openbare (algemene) begraafplaats aan de Hamlaan. • Mocht er in de toekomst toch sprake zijn van nieuwe inzichten of nieuwe initiatieven voor een openbare (algemene) begraafplaats dan blijft dat mogelijk. • Het plan van BIBIN voor een Islamitische begraafplaats sloot niet aan bij de wens van de buurt en gemeenteraad voor een openbare (algemene) begraafplaats.
27 januari 2019:	Raadsfractie DENK stelt schriftelijke vragen over Islamitische begraafplaatsen Utrecht (SV 2019, nr. 18). Een vraag luidt: “Wat moet BIBIN doen om een Islamitische begraafplaats (op de Hamlaan of elders) met eeuwige grafrust in Utrecht te realiseren? Welke stappen moeten daarvoor genomen worden en binnen welke termijn kunnen ze dit realiseren?”
20 februari 2019:	Het college beantwoordt de vragen van DENK, waaronder: “Het oprichten, exploiteren en onderhouden van bijzondere begraafplaatsen is geen gemeentelijke taak. Eeuwige grafrust, betekent ook eeuwig zorgdragen voor het graf. Het college staat open voor initiatieven van partijen die een bijzondere begraafplaats in Utrecht willen oprichten, exploiteren en onderhouden. BIBIN kan een gedetailleerd initiatiefvoorstel met een concrete locatie aanleveren. Daarna wordt dit getoetst en bekeken welke procedure (i.r.t. bestemmingsplan, draagvlak etc.) nodig is”.

18 juni 2019: E-mail van de gemeente aan de initiatiefnemer voor een Chinese begraafplaats op locatie Hamlaan (de heer Van den Oosten).

- Een Chinese begraafplaats behoort helaas niet tot de mogelijkheden.
- De Hamlaan is bestemd voor een openbare/ algemene begraafplaats, wat betekent dat iedereen (ongeachte komaf of religie) er begraven kan worden.
- Nu er geen partij gevonden is die hier een algemene begraafplaats (zonder crematorium) kan exploiteren heeft dit gebied een parkachtige invulling gekregen.
- Op dit moment zijn er diverse maatschappelijke functies waarvoor een locatie wordt gezocht en daarvoor wordt ook naar het gebied bij de Hamlaan gekeken. De gemeente is daarom niet voornemens dit terrein te verkopen aan een private partij (voor een begraafplaats of anderszins).
- Als u voor een andere locatie een initiatiefvoorstel heeft, zal dit worden getoetst en wordt bekeken of een bestemmingswijziging op die locatie mogelijk is.
- Op de bestaande begraafplaatsen zijn er ook mogelijkheden voor Chinese graven. Als men een eigen vak wil, is daar op Tolsteeg en Daelwijck ruimte voor.

26 maart 2020: De Tweede Kamer verwerpt de motie van DENK. De motie is een verzoek om met gemeenten in gesprek te treden om op korte termijn locaties te realiseren waar begraven kan worden met eeuwige grafrust.

5 april 2020: Brief van SMUO aan de burgemeester.

- SMUO doet een beroep op de gemeente Utrecht voor het creëren dan wel mogelijk maken van islamitische rustplekken met eeuwige grafrust in Utrecht, zodanig dat islamitische overledenen met alle zorg hier begraven kunnen worden.
- De Islamitische gedeelten op de gemeentelijke begraafplaatsen in Utrecht voldoen niet aan de voorwaarden voor een islamitische begrafenis omdat deze, ondanks de grafrechten voor onbepaalde tijd, geen eeuwige grafrust bieden.
- SMUO is bereid een bijdrage te leveren in instrumenten en middelen voor zover dat nodig is.

8 april 2020: BIBIN mailt de burgemeester.

- BIBIN heeft kennisgenomen van het feit dat het Gemeentebestuur inmiddels welwillend is geworden voor het realiseren van een Islamitische begraafplaats in Utrecht.
- Gelet op de huidige behoefte en de grote urgentie zou BIBIN, mede namens de Utrechtse moskeeën, graag op korte termijn met de gemeente een gesprek hierover willen voeren.

15 april 2020: De burgemeester mailt naar BIBIN en naar SMUO.

- Er zijn ook andere belangstellenden.
- Wij hebben recht voor onbepaalde tijd.

- Eeuwige grafrechten kunnen niet worden toegezegd, eeuwigheid bestaat niet.
- “Uiteraard staat het u, en andere islamitische organisaties, vrij om grond te kopen en de gemeente te vragen in het bestemmingsplan toe te laten dat op deze grond wordt begraven. Op voorhand is daarbij niet te zeggen of deze toestemming kan worden verleend. Ook is op voorhand niet te zeggen of de eis om op die grond eeuwige grafrechten uit te geven zal worden getolereerd”.

21 april 2020: Islamitisch Cultureel Centrum Moskee Omar Al Farouk stuurt een mail naar de burgemeester.

- Eeuwig afgekochte grafrechten zijn duur.
- Wij doen een beroep op de gemeente Utrecht om de prijzen voor eeuwige grafrecht te verlagen.
- Indien dit niet haalbaar is, dan is het verzoek vanuit de moslimgemeenschap om een stuk grond beschikbaar te stellen, zodat de moslims begraven kunnen worden met eeuwige grafrechten.

21 april 2020: SMUO mailt naar de burgemeester.

- Ik wil u als onze burgervader vragen ons te ondersteunen of begeleiden bij de realisatie van onze behoefte.

24 april 2020: Eerste begraving op de Islamitische begraafplaats Zuidlaren (gemeente Tynaarlo).

24 april 2020: Raadsbrief update corona, met aanvullende informatie over Islamitisch begraven. Het college meldt aan de raad:

- Op alle Utrechtse begraafplaatsen kan het grafrecht verleend worden voor onbepaalde tijd. Als de rechthebbende van een grafrecht voor onbepaalde tijd overlijdt en is begraven blijft het recht in stand als de erfgenamen dat recht op hun naam laten overschrijven. Het recht vervalt dus als de overschrijving niet plaatsvindt. Ook bestaat de mogelijkheid de stoffelijke resten op een later tijdstip te verplaatsen. Van die mogelijkheid wordt nu al gebruik gemaakt. Wij zijn van mening dat wij voldoende aanbod hebben voor een ieder die langdurige grafrust wenst. Wij zullen daarom geen noodverordening instellen die (tijdelijk) eeuwige graven op de algemene begraafplaatsen mogelijk maakt. Wel zullen wij de mogelijkheden onderzoeken om particuliere initiatieven te ondersteunen en zullen daarop later schriftelijk bij u terugkomen.
- Op de begraafplaatsen Kovelswade (Utrecht Oost) en Daelwijck (Overvecht) zijn islamitische grafvakken aangelegd. De graven liggen in de voor moslims gewenste richting. Op de grafvakken staat een bord met een islamitische gebedstekst, tot stand gekomen in samenwerking met islamitische uitvaartorganisaties. Bij de uitvaart worden islamitische uitvaartrituelen ondersteund. Zo is er meestal sprake van begraven kort na het overlijden (minimaal 36 uur), wordt ruimte geboden aan het zelf in het graf leggen van de overledene en mogen de nabestaanden het graf zelf sluiten met medewerking van de begraafplaatsmedewerkers.

28 april 2020: BIBIN reageert op de mail van de burgemeester van 15 april jl.

- BIBIN koopt de grond en zorgt voor het onderhoud en beheer van de begraafplaats.

- Maar de medewerking van de gemeente is in deze cruciaal. Wij hopen op uw steun.

7 mei 2020: De burgemeester reageert op de mail van SMUO van 21 april jl. en op de mail van BIBIN van 28 april jl.

- Wij zijn van mening dat wij voldoende aanbod hebben voor een ieder die langdurige grafrust wenst. Er zijn Islamitische delen op 2 algemene begraafplaatsen en grafrechten voor onbepaalde tijd kunnen worden verleend.
- Wij hebben, naar aanleiding van uw en andere vragen namens islamitische organisaties en vragen uit de gemeenteraad, toegezegd dat wij de mogelijkheden zullen onderzoeken om particuliere initiatieven te ondersteunen. Zodra hierover meer duidelijkheid is, zullen wij daarop schriftelijk bij u terugkomen en uiteraard is er dan ook de mogelijkheid voor een gesprek.

12 mei 2020: Brief van Milli Görüs Amsterdam aan het college. De brief is algemeen en waarschijnlijk aan meerdere gemeentes verstuurd. De briefschrijver wil:

- Dat de uitgifte van eeuwigdurend grafrechten op de bestaande algemene begraafplaatsen mogelijk wordt gemaakt.
- Daarnaast dient te worden gezocht naar de denkbare oplossing dat een islamitische begraafplaats in eigen beheer wordt gesticht. Hiervoor wordt de ondersteuning van de gemeente bij het vinden van geschikte locatie(s) in de regio en uw (planologische) medewerking gevraagd. De stichting beschikt over de financiële middelen hiervoor.

14 mei 2020: De burgemeester reageert per mail op de brief van 12 mei jl. van Milli Görüs.

- Wij zijn van mening dat wij voldoende aanbod hebben voor een ieder die langdurige grafrust wenst. Er zijn Islamitische delen op 2 algemene begraafplaatsen en grafrechten voor onbepaalde tijd kunnen worden verleend.
- Wij hebben, naar aanleiding van uw en andere vragen namens islamitische organisaties en vragen uit de gemeenteraad, toegezegd dat wij de mogelijkheden zullen onderzoeken om particuliere initiatieven te ondersteunen. Zodra hierover meer duidelijkheid is, zullen wij daarop schriftelijk bij u terugkomen en uiteraard is er dan ook de mogelijkheid voor een gesprek.

15 mei 2020: De Landelijke Organisatie van Begraafplaatsen (LOB) stuurt een brief aan de minister van Binnenlandse Zaken met het dringende advies om het systeem van uitgifte van graven voor onbepaalde tijd te handhaven en niet de weg vrij te maken om graven uit te geven met eeuwigdurende grafrechten.

18 mei 2020: De burgemeester reageert op de mail van 21 april jl. van Moskee Omar Al Farouk.

- Wij zijn van mening dat wij voldoende aanbod hebben voor een ieder die langdurige grafrust wenst. Er zijn Islamitische delen op 2 algemene begraafplaatsen en grafrechten voor onbepaalde tijd kunnen worden verleend.
- Het is mogelijk om financiële bijstand te krijgen wanneer de kosten voor een begrafenis in Nederland niet door de nabestaanden gedragen kunnen worden. Deze betaling, die wordt gedaan als bijzondere bijstand, bedraagt maximaal €3.000 en voorziet maximaal in een graf voor tien jaar.

- De gemeente stelt geen aparte regeling in waarbij grafrechten goedkoper dan anders worden aangeboden.

28 mei 2020: De raad bespreekt motie 91 (Een Islamitische begraafplaats met eeuwige grafrust in Utrecht).

- De motie gaat er vanuit dat eeuwige grafrust in Utrecht niet mogelijk is.
- Er zijn initiatiefnemers die bereid zijn om een islamitische begraafplaats te realiseren in Utrecht door een stuk grond te kopen, mits de gemeente(raad) hier ruimte voor geeft.

10 juni 2020: Wethouder Diepeveen overlegt met de voorzitters van:

- Milli Görüs Utrecht;
- Islamitisch Cultureel Centrum Moskee Omar Al Farouk;
- Ulu moskee;
- SMUO.

11 juni 2020: Wethouder Diepeveen overlegt met BIBIN.

18 juni 2020: Mr. Van der Putten meldt dat hij de belangen van BIBIN behartigt en richt zich tot de raad:

- Het verzoek wordt ingediend ‘om hulp bij de wens om in Utrecht een bijzondere begraafplaats van en voor moslims aan te leggen’, conform artikel 38 in de wet op de lijkbezorging.
- De reden is de wens tot ‘eeuwigdurende grafrust’.
- Dit is ‘alleen mogelijk wanneer zij over eigen begraafplaatsen beschikken’. Want de eigenaar van een begraafplaats is niet beperkt door het moeten toepassen van grafrechten voor bepaalde of onbepaalde tijd, zoals bij algemene begraafplaatsen het geval is. Bij vol eigendom van de grond kan onbeperkte grafrust worden gegarandeerd.’
- Van der Putten treedt graag op korte termijn in overleg met het college om een voorstel aan de raad te kunnen voorbereiden.

22 juni 2020: De brief van Van der Putten van 18 juni jl. is aan de raad aangeboden (raad 9 juli).

23 juni 2020: Het college besluit:

1. Een startnotitie op te stellen, waarin de mogelijkheden, belangen en randvoorwaarden voor het realiseren van een islamitische begraafplaats in eigen beheer in Utrecht verder worden verkend en waarin tenminste de volgende elementen aan bod komen:
   a. De wettelijke kaders
   b. De haalbaarheid van een initiatief
   c. Locatieonderzoek bestaande en nieuwe locaties
   d. De rol van de gemeente in de periode na de besluitvorming over de startnotitie
2. De raad te informeren met bijgevoegde brief.

Een projectleider wordt aangesteld om de startnotitie te maken. De startnotitie wordt in oktober 2020 naar de raad gestuurd. Bij het maken van de startnotitie

worden de initiatiefnemers betrokken. Daarnaast zal worden gezocht naar een brede vertegenwoordiging van de moslimgemeenschap.

24 juni 2020: Raadsbrief Islamitisch begraven (kenmerk 7705204).

- Wethouder Diepeveen heeft gesprekken heeft gevoerd met de initiatiefnemers.
- De wens om te worden begraven op een Islamitische begraafplaats neemt toe, met name bij de jongere generaties.
- Voorwaarde is dat er voor elke moslim die dat wenst een betaalbaar graf is dat nooit wordt geruimd.
- Men voelt zich op de algemene begraafplaatsen onvoldoende vrij om rouwrituelen te uiten naar islamitisch gebruik. Er is de wens om een eigen gebedsruimte, bewassingsruimte en bezoekruimte op een begraafplaats te hebben.
- Om dit te realiseren willen de initiatiefnemers een particuliere islamitische begraafplaats in eigen beheer oprichten.
- De initiatiefnemers stellen dat de gemeenschap voldoende financiële middelen beschikbaar zal stellen om een particulier initiatief te realiseren en in de toekomst te onderhouden.
- De initiatiefnemers zijn:
  - (de voorzitters) Milli Görüs Utrecht, de Omar Farouq moskee, de Ulu moskee en Samenwerkingsverband Moskeeën Utrecht en Omgeving (SMUO) die 15 moskeeën in Utrecht en omgeving vertegenwoordigt;
  - BIBIN, die zich inzet voor het overal in Nederland realiseren van bijzondere islamitische begraafplaatsen, in samenwerking met plaatselijke moskeeën.
- De vertegenwoordigde moskeebesturen nemen deel aan een breder overleg van voorzitters van moskeeën in/rondom Utrecht. Zij zeggen te willen werken aan vergroting van het draagvlak.
- We hebben een eerste stap gezet om ons breed te informeren over de wensen van initiatiefnemers en de in het geding zijnde particuliere en publieke belangen.
- Wij willen samen met de initiatiefnemers een onderzoek starten naar de haalbaarheid van het realiseren van een particuliere islamitische begraafplaats in Utrecht.
- Initiatieven moeten aantoonbaar gedragen worden door de Utrechtse islamitische gemeenschap.
- Ook dienen de diverse scenario's voor het bepalen van potentiële locaties te worden overwogen, waarbij een variant kan zijn dat gebruik wordt gemaakt van ontstane ruimte op de algemene begraafplaatsen.
- Wij willen u in oktober 2020 de startnotitie sturen.

1 juli 2020: BIBIN stuurt een presentatie over BIBIN naar de griffie t.b.v. de raadsvergadering van 9 juli. In de presentatie is onder meer opgenomen:

- Algemene begraafplaatsen, inclusief de Islamitische delen daarvan, garanderen niet de eeuwige grafrust.
- BIBIN heeft als doel het verwerven en exploiteren van islamitische begraafplaatsen in Nederland.
  - BIBIN heeft de ambitie dat in 2030 in iedere provincie minimaal één islamitische

begraafplaats is gerealiseerd.

- BIBIN heeft de beschikking over financiële middelen waarmee direct een aanbetaling kan worden gedaan voor de realisatie van een begraafplaats in Utrecht. Door de grote achterban en de landelijke bekendheid van BIBIN is een inzamelingscampagne ten behoeve van de grondaankoop gegarandeerd succesvol. De kennis en ervaring om deze acties te organiseren is in ruime mate aanwezig bij BIBIN.
- BIBIN beschikt over een uitgebreid netwerk van moskeeën en islamitische koepelorganisaties binnen Nederland.
- BIBIN zorgt ervoor dat iedere locatie zelfvoorzienend is. Iedere locatie wordt ondersteund met een jaarlijkse contributie van de lokale moskeeën.
- Elke begraafplaats krijgt een eigen rouwcentrum. In dit rouwcentrum worden de
uitvaartdiensten verzorgd. Wordt een rouwcentrum op locatie niet toegestaan, dan wordt aan een lokale moskee uit die regio alle benodigde materiaal ter beschikking gesteld om de uitvaartdienst te verzorgen.
- Op de begraafplaatsen worden de paden voorzien van koepels met daarop zonnepanelen, de opbrengst hiervan komt ten goede van de begraafplaats.

9 juli 2020: De raad (commissie Stad en Ruimte) is geïnformeerd over de brief van Mr. Van der Putten van 18 juni jl. (20/LIS32). De brief is als ingekomen stuk toegevoegd aan de raadsvergadering van 9 juli 2020.

Afdoeningsadvies: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.

23 juli 2020: De gemeente reageert (kenmerk 7778587) aan Mr. Van der Putten n.a.v. zijn brief van 18 juni als volgt:

- Uw brief is door de gemeenteraad ter beantwoording in handen van het college gesteld.
- Op 11 juni jl. heeft wethouder Diepeveen overleg gevoerd met BIBIN.
- De wethouder heeft ook met andere initiatiefnemers en met uitvaartorganisaties gesproken.
- De uitkomsten van die gesprekken zijn aan de raad (raadsbrief 25 juni 2020, kenmerk 7705204) aangeboden.
- Wij starten in nauwe samenhang met de initiatiefnemers een onderzoek naar de haalbaarheid van het realiseren van een particuliere islamitische begraafplaats in Utrecht.
- Wij zullen hiertoe contact opnemen met BIBIN.

24 juli 2020: Mr. Van der Putten mailt aan de gemeente dat hij niet akkoord is met de reactie van de gemeente van 23 juli jl. op zijn brief van 18 juni jl.

27 juli 2020: SMUO nodigt wethouder Diepeveen uit voor overleg.

26 augustus 2020: Wethouder Diepeveen en de projectleider van de gemeente overleggen met SMUO en Milli Gorus.

28 augustus 2020: De projectleider van de gemeente Utrecht en SMUO en Milli Gorus ontmoeten elkaar op begraafplaats Tolsteeg.

4 september 2020:	De projectleider voert overleg met de Ulu Moskee.
7 september 2020:	E-mail met brief aan Mr. Van der Putten, in reactie op zijn e-mail van 24 juli jl.
14 september 2020:	E-mail reactie van Mr. Van der Putten.
18 september 2020:	De projectleider overlegt met Mr. Van der Putten en BIBIN.
18 september 2020:	De projectleider overlegt met SMUO, de Ulu moskee en Milli Görüs.
19 september 2020:	De projectleider stuurt een e-mail naar Mr. Van der Putten en BIBIN.
21 september 2020:	Mr. Van der Putten mailt de projectleider.
30 september 2020:	De projectleider overlegt met BIBIN en Mr. Van der Putten op begraafplaats Tolsteeg.
8 oktober 2020:	De projectleider bezoekt de Islamitische begraafplaats in Zuidlaren.
8 oktober 2020:	Het samenwerkingsverband SMUO, Milli Gorus Utrecht, Diyanet Ulu Moskee en Moskee Omarul Farouk dient de Projectbrief/ het Werkdocument Islamitische Begraafplaats Utrecht, met de ondertitel Eeuwigdurende grafrust voor moslims, in. De Projectbrief wordt ondersteund met intentieverklaringen van moskeeën.
12 oktober 2020:	De projectleider bezoekt het kantoor van BIBIN in De Meern.
14 oktober 2020:	BIBIN dient een Presentatie en het Ondernemersplan in.
5 november 2020:	SMUO geeft ter verduidelijking aan dat de doelgroep bestaat uit de moslims uit de gemeente Utrecht.

BIJLAGE C: Kenmerken islamitische begraving en begraafplaats

In deze bijlage is geprobeerd zo nauwkeurig mogelijk weer te geven wat de essenties en kenmerken zijn van de Islamitische begraafrituelen en Islamitische begraafplaatsen. Als bronnen hiervoor is een aantal websites gebruikt. Er is geprobeerd zo nauwkeurig en compleet mogelijk om te gaan met de verkregen informatie. Deze informatie is niet getoetst door een deskundige op dit gebied.

Eeuwige grafrust

Het is belangrijk te begrijpen dat in de Islam de dood niet wordt gezien als het einde van het leven, maar als een overgang. Bij de dood wordt slechts het lichaam gescheiden van de ziel. De ziel gaat naar de tussenwereld en functioneert verder zonder lichaam. Om te kunnen horen, zien en denken is het (aardse) lichaam niet meer vereist. Het kan worden vergeleken met dromen tijdens het aardse leven. De grafperiode - de periode waarin het lichaam is begraven - is de tussenwereld tussen het aardse leven en het hiernamaals. In de grafperiode wacht men op de Dag des Oordeels. De ziel zal na de grafperiode terugkeren naar haar herschapen lichaam in het graf (er is sprake van wederopstanding). Na de wederopstanding zal de ziel met lichaam worden beoordeeld voor alle daden die de overledene heeft verricht tijdens het aardse leven. Uit dit oordeel volgt voor het lichaam en de ziel de hel of de hemel. De dood is daarmee dus geen einde, maar een overgang. Om die reden mag het stoffelijk overschot niet worden gecremeerd en is oneindige grafrust dus van groot belang. Het is daarom niet toegestaan het stoffelijk overschot op te graven, samen te voegen met en ander stoffelijk of te ruimen.

Zo snel mogelijk begraven

Het begraven van het stoffelijk overschot gebeurt zo snel mogelijk, het liefst binnen 24 uur. Het uitgangspunt is namelijk dat de ziel ‘lijdt’ zo lang het niet is begraven.

Ieder een eigen graf

Elk lichaam wordt in een eigen graf begraven. De graven zijn daarom één-diep.

Het graf

Het graf is bij voorkeur bekelderd met betonnen platen of bekisting. Het graf ligt richting Mekka. De overledene wordt op de rechterzijde begraven, met zicht op Mekka. Zo mogelijk wordt hierom een spleet in het graf aangebracht en daarom dienen de wanden stevig te zijn. De begraving vindt plaats in een naadloze lijkwade (geen kleren en geen kist).

Voorzieningen op de begraafplaats

Op de begraafplaats dient, bij voorkeur, de beschikking te zijn op:

- een eigen gebedsruimte;
- een bewassingsruimte;
- een bezoekruimte;

- een tafel (tableau) bij de ingang van de begraafplaats, als markering voor de plek waar in de nabijheid van het stoffelijk overschot wordt gebeden. Na het gebed wordt het stoffelijk overschot naar het graf gebracht.
- Een waterkraan, zodat de bezoekers zich kunnen wassen voorafgaand aan het gebed.
- De begraafplaats is alleen voor moslims en vormt één (Islamitisch) geheel. De begraafplaats is afgescheiden van niet-Islamitische begraafplaatsen of grafvelden en bij voorkeur omheind. Een bord bij de ingang geeft aan dat het een Islamitische begraafplaats betreft.

Grafbedekking

Grafbedekkingen zijn sober en vormen geen verwijzing naar een aardse status of een succesvol leven. Iedere moslim is namelijk gelijk. De plaats op de begraafplaats kent evenmin een onderscheid in status of voorkeur.

Kosten

De kosten zijn in beginsel eenmalig en alleen bedoeld voor het begraven en de grafbedekking. Omdat geen rekening wordt gehouden met een ruiming in de toekomst en dus ook geen grafrechten hoeven te worden verlengd en de grafbedekking slechts sober is en daarom makkelijk, wanneer de situatie zich voordoet of wanneer daar behoefte aan is, kan worden hersteld, wordt er geen geld gereserveerd of afspraken daarover gemaakt voor de toekomst. Het eventuele beheer is niet toegewezen aan 1 persoon, maar is een collectieve verantwoordelijkheid. Het begrip ‘rechthebbende’ past dan ook niet in de Islamitische cultuur. Begraven is een eenmalige actie. De voorkeursvolgorde voor het betalen van de eenmalige kosten voor begrafenis is:

1. De overledene betaalt zelf; de kosten worden gedekt uit het vermogen van de overledene.
2. De nabestaanden (de wettelijke erven) betalen voor de begrafenis.
3. De moslimgemeenschap draagt de kosten.

BIJLAGE D: Begraaf(plaatsen)beleid gemeente Utrecht

De vigerende gemeentelijke regelgeving is voor het laatst in 2016 vastgelegd en vastgelegd in de Beheerverordening gemeentelijke begraafplaatsen Utrecht. Uit deze regelgeving zijn ten behoeve van deze startnotitie de volgende onderdelen van belang:

Conform artikel 7 kan de burgemeester toestemming geven om een stoffelijk overschot, zie artikelen 16 en 17 van de wet, binnen 36 uur na het overlijden begraven.

Er worden grafrechten verleend op een particulier graf voor de duur van 10 jaar of voor onbepaalde tijd. De in eerste instantie verleende termijn van 10 jaar kan op tijdig verzoek telkens voor de duur van 5 of 10 jaar worden verlengd (artikel 15). De gemeente stelt als verdere voorwaarden voor het in standhouden van het graf of de grafbedekking dat:

- er een levende rechthebbende bekend is. Overschrijven dient binnen 6 maanden plaats te vinden en in beginsel een familielid te zijn. Alleen bij uitzondering kan hiervan worden afgeweken (artikel 17);
- de grafbedekking wordt onderhouden. Bij structurele nalatigheid wordt de grafbedekking mogelijk verwijderd (artikel 21).

In de gemeente Utrecht is de (on)mogelijkheid van uitgifte van grafrechten voor onbepaalde tijd de afgelopen decennia een aantal maal gewijzigd[18]. Sinds 2017 is het (weer) wel mogelijk om een grafrecht voor onbepaalde tijd te kopen.

Het tarief van een grafrecht voor onbepaalde wordt jaarlijks vastgesteld. De tarieven voor 2020 zijn:

- begraving in een nieuw particulier graf plus grafonderhoud voor onbepaalde tijd: € 12.032
- begraving in een nieuw particulier kindergraf plus grafonderhoud voor onbepaalde tijd: € 5.405

Bij vervallen grafrechten wordt ten minste een jaar voorafgaand aangekondigd dat de gemeente voornemens is het graf te ruimen (artikel 24).

Specifiek ten aanzien van de delen van de begraafplaats die in gebruik zijn door kerkgenootschappen, kan het college afwijkende regels afspreken met het bestuur van het kerkgenootschap inzake de grafbedekkingen, de openstelling en de inrichting van het begraafplaatsgedeelte voor het kerkgenootschap (artikel 25).

In het Uitvoeringsbesluit Beheerverordening gemeentelijke begraafplaatsen Utrecht is dit als volgt nader gespecificeerd: “Een afgescheiden gedeelte van de begraafplaats Soestbergen valt onder toezicht van het Oudkatholiek kerkgenootschap in Utrecht. Hier mag slechts worden begraven na toestemming van dit kerkgenootschap. Voor het begraven en de grafbedekking gelden de tarieven en voorschriften van de algemene begraafplaatsen”.

[18] Tot 1965 zijn alle grafrechten voor onbepaalde tijd uitgegeven. In de periode 1965 – maart 1987 was er geen mogelijkheid voor uitgifte van grafrechten voor onbepaalde tijd. In de periode maart 1987 tot en met 2012 was het weer wel mogelijk. In de periode 2013 t/m 2016 niet, maar sinds2017 is het weer wel mogelijk om een grafrecht voor onbepaalde tijd te verwerven.

BIJLAGE E: Procesverloop Hamlaan

Hieronder is het procesverloop van de mogelijke ontwikkeling van een begraafplaats op de locatie Hamlaan opgenomen. Deze tekst is overgenomen uit de Raadsbrief van 10 juli 2017.

Maatschappelijke wens begraafplaats 'Hamlaan' – 2005

Bewoners van de wijken Vleuten, De Meern en Leidsche Rijn hebben in het verleden het belang aangegeven van een openbare begraafplaats aan de westzijde van Utrecht.

Vaststelling Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) Hamlaan door de raad –oktober 2009

De inpassing van een begraafplaats zonder crematorium passend binnen de eisen van het landinrichtingsplan Haarzuilens was een bestuurlijke wens. Voor de begraafplaats is de haalbaarheid onderzocht, zowel betreft het ontwerp, de capaciteit en de bodemgesteldheid. In het kader hiervan is een concept SPvE opgesteld en vrijgegeven voor consultatie. Het SPvE had als doel een ruimtelijke afweging te maken waarbinnen alle functies (recreatie en begraafplaats) een plek zouden krijgen. Ook werd de ontwikkelpotentie inzichtelijk gemaakt op basis van de stichtingskosten en exploitatiekosten. Op 1 oktober 2009 heeft de gemeenteraad het SPvE 'Hamlaan' vastgesteld en is de marktconsultatie gestart.

Amendement openbare begraafplaats Hamlaan (A30, 2012)

In 2012 is naar aanleiding van een amendement uit de gemeenteraad besloten 'de reservering plankosten Rijnenburg' in het MPG vrij te laten vallen ten gunste van de realisatie (bouwrijp maken) van de openbare begraafplaats aan de Hamlaan'.

Start aanbesteding Hamlaan – 18 april 2014

Na vaststelling van het bestemmingsplan Haarzuilens, waarin de functie 'begraven' was opgenomen, is er op 18 april 2014 gestart met de aanbesteding van een openbare begraafplaats en Aula/ Rouwcentrum. Geïnteresseerde partijen konden zich tot 23 juni 2014 inschrijven. Na sluiting van de inschrijftermijn waren er geen inschrijvingen. Belangrijkste redenen voor het ontbreken van inschrijvingen waren, zo blijkt uit navraag bij partijen:

- Het ontbreken van de mogelijkheid tot cremeren in het plan.
- De verplichte combinatie van een rouwcentrum en openbare begraafplaats.

Gewijzigde aanbesteding Hamlaan – oktober 2014

Naar aanleiding van de eerste aanbesteding en de commissiebrief van 28 oktober 2014 is gekeken of de realisatie van een begraafplaats zonder rouwcentrum wel haalbaar was. De partijen die voorafgaand aan de aanbesteding of daarna interesse hadden getoond, zijn daarom op 1 december 2014 nogmaals aangeschreven. Aan hen is de vraag gesteld of zij ook geïnteresseerd waren in de ontwikkeling van een openbare begraafplaats zonder rouwcentrum. Van de vier benaderde partijen

hebben er 2 positief gereageerd namelijk Islamitische begraafplaats BIBIN (Nieuwegein) en Barbara uitvaartverzorging (Utrecht).

Het plan van BIBIN voor een Islamitische begraafplaats sloot niet aan bij de wens van de buurt en gemeenteraad voor een openbare begraafplaats. De andere partij was Barbara Uitvaartverzorging. Tijdens de planontwikkeling zijn verschillende scenario's onderzocht. Er is onderzocht of een gefaseerde ontwikkeling van de openbare begraafplaats mogelijk was. Ook zijn de mogelijkheden voor natuurbegraven bekeken. Dit heeft echter voor de initiatiefnemer niet geleid tot een acceptabele financiële exploitatie van een openbare begraafplaats. Tijdens het traject hebben zich nog andere geïnteresseerden gemeld. Hun ideeën sloten niet aan bij de oorspronkelijke wens van de buurt en gemeenteraad voor een openbare begraafplaats.

BIJLAGE F: Wet op de Lijkbezorging

De landelijke regelgeving inzake begraven en begraafplaatsen is vastgelegd in de Wet op de Lijkbezorging. In de wet is een aparte paragraaf gewijd aan bijzondere begraafplaatsen, in de artikelen 37 t/m 42. Deze zijn hieronder cursief weergegeven geciteerd. Daaronder zijn deze eventueel toegelicht.

Verder zijn de artikelen 27 en 43 tot en met 47 van belang wanneer een (bijzondere) begraafplaats wordt gesloten.

Bijzondere begraafplaatsen

Artikel 37

1. *Een bijzondere begraafplaats kan slechts worden aangelegd en in stand gehouden door een kerkgenootschap dan wel door een privaatrechtelijke rechtspersoon of een natuurlijk persoon.*
2. *Onder kerkgenootschap wordt mede verstaan een onderdeel daarvan of een rechtspersoon, in het leven geroepen door een of meer kerkgenootschappen of onderdelen daarvan.*

Interpretatie en toelichting:

De initiatiefnemers zijn conform artikel 37 in de gelegenheid om een bijzondere begraafplaats te realiseren en te gebruiken.

Artikel 38

Een kerkgenootschap is gerechtigd tot het hebben van één of meer kerkelijke begraafplaatsen tot een zodanige uitgestrektheid, als overeenkomt met een redelijk deel van de grond, welke in de gemeente voor begraafplaatsen bestemd is. De gemeenteraad kan aan een kerkgenootschap op zijn verzoek toestaan, meer of grotere begraafplaatsen te hebben, onverminderd het recht van de andere kerkgenootschappen, bedoeld in de eerste volzin.

Interpretatie en toelichting:

Het genoemde recht van een kerkgenootschap is een oud recht, wat in de Begraafwet van 1869 al is opgenomen[19]. Dat de grootte van het kerkgenootschap ter plaatse bepalend is voor de grootte van de (bijbehorende) kerkelijke begraafplaats, blijkt uit de Memorie van Toelichting bij de wet uit 1869: *Gezien de beperktheid van de oppervlakte, welke in vele gemeenten voor begraafplaatsen beschikbaar is, wordt de bij dit artikel toegekende aanspraak voor elk kerkgenootschap beperkt tot zodanig deel van het voor begraafplaatsen in de gemeente bestemde arsenaal, als in verband met de*

[19] Artikel 14 van de Begraafwet 1869: "Bijzondere begraafplaatsen kunnen worden aangelegd met verlof en onder toezigt van burgemeester en wethouders der gemeente, waarin de daarvoor bestemde grond is gelegen. Verlof tot het aanleggen eener bijzondere begraafplaats ten behoeve der leden van eene kerkelijke gemeente wordt aan het bestuur dier gemeente niet geweigerd, dan wanneer de aangewezen plaats niet aan de voorschriften der wet voldoet. Ingeval burgemeester en wethouders weigeren het aanleggen eener bijzondere begraafplaats te vergunnen, kan hij, die daartoe verlof vroeg, tegen die weigering bij Gedeputeerde Staten bezwaren indienen. Van het besluit van Gedeputeerde Staten is binnen eene maand hooger beroep bij Ons toegelaten".

plaatselijke sterkte van dat kerkgenootschap redelijk is te achten." (pagina 12 Memorie van Toelichting 11256).

Een kerkgenootschap dat over een eigen begraafplaats beschikt, kan daarop zijn eigen regels – bijvoorbeeld over de duur van de grafrust – toepassen. Deze regels kunnen daarmee afwijken van de gemeentelijke regelgeving op een algemene begraafplaats. Mede vanwege de historie van dit wettelijk recht, is het wenselijk dat de gemeente bij een dergelijk verzoek een positieve en constructieve grondhouding hanteert en op doelmatige wijze medewerking verleent aan het te doorlopen proces om te komen tot een bijzondere begraafplaats. Dit houdt echter niet in, en daartoe stelt de wet ook geen richtlijnen voor, dat de gemeente grond beschikbaar dient te stellen.

Om aanspraak te maken op een specifieke (minimale) fysieke omvang van een bijzondere begraafplaats, dient derhalve aan twee voorwaarden te worden voldaan:

1. De aanvrager dient een kerkgenootschap te zijn. Om formeel tot kerkgenootschap te kunnen worden beschouwd dient de organisatie:
    a. Geregistreerd te zijn in het handelsregister (artikel 5 van de Handelsregisterwet 2007). Het register wordt bijgehouden door de Kamer van Koophandel. Een uitzondering hierop is de situatie dat het kerkgenootschap deel uitmaakt van een groter verband van kerkgenootschappen. Dan dient het hoogste aggregatieniveau daarvan te worden geregistreerd.
    b. Een statuut (of een codex, kerkorde, reglement of leefregels) te hebben. Het statuut bevat de religieuze grondslag, de geloofsleer of geloofsbelijdenis van het kerkgenootschap, regels omtrent het lidmaatschap, procedures voor de aanstelling en het ontslag van de leidinggevende personen of colleges en voorschriften over de financiële huishouding.
2. De aanvrager dient aantoonbaar te maken hoeveel leden het heeft, om aanspraak te kunnen maken op *een zodanige uitgestrektheid, als overeenkomt met een redelijk deel van de grond, welke in de gemeente voor begraafplaatsen bestemd is*.
    a. Wanneer bijvoorbeeld 5% van de inwoners van een gemeente lid is van het kerkgenootschap van de aanvrager, dan heeft dat kerkgenootschap recht op een bijzondere begraafplaats met een oppervlakte van (minimaal) 5% van het totaal areaal grond in die gemeente met de bestemming begraafplaats.
    b. De totale hoeveelheid (aantal en oppervlaktes) van de grond in de gemeente met de bestemming begraafplaats dient dus bekend te zijn.

Artikel 39

1. Voor zover een kerkgenootschap geen gebruik maakt van de bevoegdheid, bedoeld in artikel 38 wordt op zijn verzoek door burgemeester en wethouders een deel van de gemeentelijke begraafplaats te zijner beschikking gesteld.

2. De gemeente blijft belast met het beheer, het onderhoud en de administratie. Over de inrichting, de afscheiding en het gebruik van genoemd deel der begraafplaats, alsmede over de toepassing van de artikelen 35, 43 en 44, wordt overleg gepleegd met het kerkgenootschap.

Interpretatie en toelichting:

Wanneer de aanvrager geen bijzondere begraafplaats opricht (omdat het daarvoor bijvoorbeeld geen grond heeft kunnen verwerven), dan dient een deel van de algemene begraafplaats beschikbaar te worden gesteld aan het kerkgenootschap. Op die aparte delen is wel de begraafplaatsregelgeving van de gemeente van toepassing. Ook artikel 39 rust op een oud recht, reeds opgenomen in de Begraafwet van 1869 [20].

Op twee algemene begraafplaatsen in Utrecht zijn velden ingericht voor Islamitisch begraven.

Wanneer een islamitisch geloofsgenootschap een begraafplaats wenst met eeuwige grafrust, dan is dat niet te realiseren op basis van artikel 39.

Artikel 40

1. *Voor het aanleggen of uitbreiden van de bijzondere begraafplaats wordt slechts de grond gebruikt, die daartoe door de gemeenteraad is aangewezen.*
2. *Burgemeester en wethouders kunnen maatregelen voorschrijven, welke nodig zijn teneinde de grond geschikt te maken om als begraafplaats te dienen.*
3. *Indien het kerkgenootschap geen eigenaar van de benodigde grond is, dragen burgemeester en wethouders desgevraagd zorg, dat het kerkgenootschap de grond, mede gelet op de staat, waarin deze ingevolge het tweede lid moet verkeren, op redelijke voorwaarden in eigendom kan verwerven. Kunnen burgemeester en wethouders en het kerkgenootschap niet tot overeenstemming komen, dan bepalen gedeputeerde staten op verzoek van een van hen of beide de voorwaarden.*

Interpretatie en toelichting:

De gemeenteraad moet de bestemming begraafplaats dus hebben verleend. Er mag namelijk niet worden begraven in grond die niet de bestemming begraafplaats heeft[21].

Artikel 41

Voor het in gebruik nemen van de bijzondere begraafplaats of van een deel daarvan is de toestemming van burgemeester en wethouders nodig. Deze toestemming wordt slechts geweigerd, indien niet aan de wettelijke voorschriften is voldaan.

[20] Artikel 19 in de Begraafwet van 1869: “De algemeene begraafplaatsen worden zóó aangelegd, dat, op verlangen van het bestuur eener kerkelijke gemeente die geen eigen begraafplaats bezit, de lijken van de leden dier kerkelijke gemeente in een afzonderlijk, uitsluitend voor hen bestemd gedeelte kunnen worden begraven. Ieder zoodanig gedeelte heeft een afzonderlijken ingang, behoudens dat één hoofdingang, die voor de geheele begraafplaats kan dienen. De inrigting van elk dezer gedeelten wordt door het gemeentebestuur geregeld, na daarop het bestuur van de betrokken kerkelijke gemeenten te hebben gehoord.”

[21] Wet op de Lijkbezorging, artikel 23, lid 1: “Begraving geschiedt op een begraafplaats”.

Artikel 42

1. *Van de besluiten van de gemeenteraad, onderscheidenlijk van burgemeester en wethouders, genomen ingevolge deze paragraaf, staat voor belanghebbenden beroep bij gedeputeerde staten open. De uitspraak van gedeputeerde staten kan door Ons worden geschorst en vernietigd wegens strijd met het recht of het algemeen belang.*

2. *Indien de gemeenteraad, onderscheidenlijk burgemeester en wethouders, nalatig blijven een besluit te nemen, bepalen gedeputeerde staten op verzoek een termijn, binnen welke zulks alsnog dient te geschieden. Is zulk een besluit voor afloop van deze termijn niet genomen, dan worden de gemeenteraad, onderscheidenlijk burgemeester en wethouders, geacht afwijzend te hebben beschikt.*

Gesloten begraafplaats

Artikel 27

1. *De houder van een begraafplaats houdt een register van alle daar begraven lijken, met een nauwkeurige aanduiding van de plaats waar zij begraven zijn.*
2. *Het in het eerste lid bedoelde register is openbaar.*
3. *Het register van een bijzondere begraafplaats wordt bij opheffing van die begraafplaats overgebracht naar het archief van de gemeente waarin die begraafplaats was gelegen.*

Artikel 43

1. *Een begraafplaats kan worden gesloten.*
2. *Voor een gemeentelijke begraafplaats nemen burgemeester en wethouders het besluit daartoe.*
3. *Van de sluiting van een andere begraafplaats wordt terstond mededeling gedaan aan burgemeester en wethouders.*

Artikel 44

Indien op een begraafplaats gedurende tien jaren geen begraving meer heeft plaats gehad, kunnen burgemeester en wethouders de begraafplaats gesloten verklaren. De begraafplaats wordt alsdan geacht met ingang van de dag na die van de laatste begraving te zijn gesloten. Deze dag wordt in het besluit van burgemeester en wethouders vermeld.

Artikel 46

1. *Op een gesloten begraafplaats worden geen lijken begraven.*
2. *De begraafplaats blijft, onverminderd het bepaalde in de artikelen 29-31 en 66, gedurende twintig jaren onaangeroerd liggen.*
3. *De grond mag, indien het een particulier graf betreft, met toestemming van de rechthebbende, gedurende tien jaren na afloop van de in het tweede lid genoemde termijn, of, indien toepassing is gegeven aan artikel 31, vierde lid, na afloop van de krachtens die bepaling gestelde termijn slechts tot bezaaiing of beplanting worden gebruikt, mits niet*

dieper dan 0,5 m wordt gegraven. Gedeputeerde staten kunnen vergunning verlenen tot uitgraving ter meerdere diepte.

4. *Een particulier graf, gelegen op een gesloten begraafplaats, wordt, voor zover in het onderhoud behoorlijk wordt voorzien, onaangeroerd gelaten.*

Artikel 47

Een begraafplaats houdt op dit te zijn, indien de grond die bestemming heeft verloren en zich daarin geen graf bevindt.

BIJLAGE G: De initiatiefnemers en de Utrechtse moslimgemeenschap

In deze bijlage zijn de organisaties die actief bijdragen aan de initiatieven behandeld. Het merendeel van deze informatie is vekregen van de websites van deze organisaties. Eerst is weergegeven welke gegevens er bekend zijn over het aantal moslims in gemeente Utrecht.

G1. Aantal moslims in gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht houdt geen gegevens bij van de inwoners en hun kerkelijke gezindte of geloofsovertuiging. Het is dus niet bekend hoeveel moslims er in Utrecht zijn. Maar daar is wel een indicatie van te geven op basis van de resultaten van landelijk onderzoek door het CBS en het SCP. Daarnaast is gebruik gemaakt van cijfers uit de BRP.

De moslimpopulatie in Nederland is zeer divers en bestaat uit vele stromingen. Van de Turkse- en Marokkaanse Nederlanders geeft 89% aan soennitisch te zijn.

Sinds 2010 bedraagt het aandeel van de Nederlandse bevolking van 15 jaar en ouder dat zich rekent tot de Islam gemiddeld 4,9%[22]. Er zijn 54 gemeenten waar het aandeel volwassen moslims per gemeente boven dit landelijk gemiddelde van 4.9% ligt. Dit geldt onder meer voor Utrecht, met een aandeel van 9,9%[23]. Op een totaal aantal inwoners van 358.000, zijn er dan dus circa 35.000 moslims van 15 jaar en ouder in de gemeente Utrecht.

De gemeente Utrecht heeft, ten behoeve van deze startnotitie, hier zelf ook rekenkundig onderzoek naar gedaan en komt met de volgende hoeveelheden mosliminwoners, ongeacht leeftijd, in de gemeente Utrecht:

Marokkaanse moslims:	29.490
Turkse moslims:	12.188
Surinaamse moslims:	699
Somalische moslims:	728
Totaal:	43.105 (alle leeftijden). Dit is 12% van de bevolking.

NB: Dit is exclusief Utrechters met een migratieachtergrond uit andere islamitische landen als Afghanistan, Pakistan, Irak, Iran en Indonesië.

G2. Aantal overleden moslims uit gemeente Utrecht per jaar

Het sterftecijfer, het aantal overledenen per 1.000 inwoners per jaar, in gemeente Utrecht bedraagt circa 5,3. Dat betekent dat wordt geschat dat jaarlijks circa 230 Utrechtse moslims overlijden. Deze schatting wordt onderbouwd met de volgende geregistreerde sterfgevallen naar migratieachtergrond in gemeente Utrecht in 2018 en 2019:

[22] Dit aandeel staat in de volgende verhouding ((cijfers over 2017):

niet kerkelijk:	51%
Rooms-Katholiek:	24%
Nederlands-Hervormd:	6%
Protestants:	6%
Anders (waaronder Joods en Boeddhistisch):	6%
Islam:	5%
Gereformeerd:	3%

[23] Bron: CBS, gebaseerd op de Enquête beroepsbevolking in de periode 2010 t/m 2015, waarin de vragen naar kerkelijke gezindte en bezoek aan religieuze diensten zijn opgenomen.

	2018	2019
Marokkaans:	84	92
Turks:	36	27
Surinaams/Antilliaans/Arubaans:	35	56
Overig niet-westers:	26	39
Totaal:	181	214

NB: Niet alle inwoners met een Marokkaanse, Turkse of overig niet-westerse migratieachtergrond zijn moslim.

G3. Stichting BIBIN

BIBIN staat voor Bijzondere Islamitische Begraafplaatsen In Nederland. BIBIN is in Utrecht gevestigd. Volgens de statuten van de organisatie is een eerdere bestaande stichting op 8 april 2013 gewijzigd. In deze nieuwe statuten is opgenomen:

2.1. De doelstelling van de stichting is: het realiseren van bijzondere islamitische begraafplaatsen met eeuwigdurend grafrecht en verder al hetgeen hiermee in de ruimste zin verband houdt, daartoe behoort en/of daartoe bevorderlijk kan zijn.

2.2. De stichting zet zich in voor moslims die Nederland als hun land zien en in Nederland willen worden begraven. Zij hebben de islamitische identiteit en willen – ongeacht hun afkomst – in Nederland hun eeuwige grafrust vinden.

2.3. De stichting tracht dit doel onder meer te bereiken door het zoeken naar geschikte locaties en met gemeenten in overleg te treden om gronden te kopen en daarop de begraafplaats(en) aan te leggen.

BIBIN streeft ernaar om de uitvaart en begrafenis conform de islamitische normen en waarden te verzorgen. Ze wil de rechten van de overledene beschermen door eeuwigdurend grafrecht te garanderen. Ook willen wij nabestaanden begeleiden gedurende het rouwproces. Verder streeft BIBIN om in Nederland begraving binnen 24 uur mogelijk te maken.

BIBIN is eigenaar / beheerder van de Islamitische begraafplaats in Zuidlaren, gemeente Tynaarlo.

Het vraagstuk van ‘eeuwigheid’ wordt op de website van BIBIN als volgt verwoord: “*De wettelijke term onbepaalde tijd is hetzelfde als het woord eeuwigdurend. Eeuwigdurend komt niet voor in de wet. De term eeuwigdurend wordt in de wetgeving echter niet gebruikt en daarom heeft BIBIN ook voor onbepaalde tijd gekozen. Aangezien BIBIN een eigen begraafplaats beheert, kan BIBIN de graven zo lang mogelijk in stand houden. Dit betekent dat het graf blijft bestaan zo lang de begraafplaats blijft bestaan*.”

G4. SMUO

SMUO staat voor Samenwerkingsverband Moskeeën Utrecht en Omgeving. Het samenwerkingsverband is in 2017 tot stand gekomen en het doel van de samenwerking is het bevorderen van de bestuurlijke, organisatorische, strategische en financiële samenwerking tussen moskeeën in de regio Utrecht. SMUO heeft 15 leden (15 aangesloten moskeeverenigingen), allen

met een Marokkaanse achtergrond. SMUO heeft ook een aantal informele partners, waaronder een aantal Turkse organisaties. De 15 aangesloten moskeeën zijn:

Uit Utrecht:

1. Islamitisch Cultureel Centrum Leidsche Rijn (ICCLR) / Moskee Leidsche Rijn, Pratumplaats 3
2. Islamitische Stichting Lombok / Assoenna Moskee, Justus van Maurikstraat 2
3. Moskee Essalaam / Islamitische Vereniging Hoograven, Camminghaplantsoen 50a
4. Moskee Sayidina Ibrahim / Islamitische Vereniging Kanaleneiland, Attleeplantsoen 37
5. Moskee Abi Bakr Issiddik, Berlagestraat 100

Niet uit Utrecht:

6. Moskee Stichting El Moslimen El Matakhine Zeist
7. Moskee / Islamitisch Cultureel Centrum Woerden
8. Moskee Leerdam / Marokkaans-Islamitische vereniging El Mouahidine Leerdam
9. Moskee An-Noer / Marokkaanse vereniging Barneveld
10. Moskee Nasser Veenendaal
11. Moskee Siraat / Islamitisch Cultureel en Educatief Centrum Sirat Nieuwegein
12. Moskee Arrahman / Islamitisch Cultureel Centrum / Vereniging de Marokkaanse Islamitische gemeenschap De Bilt / Bilthoven
13. Moskee Houten / Stichting Islamitisch Cultureel Centrum Houten
14. Moskee Al-Hady Nabawi / Islamitische vereniging Vianen
15. Moskee Annasr / Islamitische Stichting Annasr Driebergen-Rijsenburg

De partners van SMUO zijn:

- Stichting Mescidi Aksa Milli Gorus Utrecht.
  De stichting werkt samen of is onderdeel van de landelijke sociaal-religieuze stichting Milli Görüs Arafat (uitvaartorganisatie), die met SMUO samenwerkt in het realiseren van een Islamitische begraafplaats.
- Islamitisch Cultureel Centrum Moskee Omar al Farouk
  Winterboeidreef in Utrecht.
- Stichting Diyanet (deze Turkse stichting is gekoppeld / verweven met de Ulu Camii Moskee)
  Islamitische Stichting Nederland
  Javastraat 2
  2585 AM Den Haag
  070-362 44 81
  info@diyanet.nl

G5. De moskeeën in Utrecht

1. Ulu Camii Moskee, Moskeeplein 89 (Turks)
2. Omar-Al-Farouk Moskee (vml. RK Emmauskerk), Winterboeidreef 2 (Marokkaans)
3. Mescid-i Aksa Moskee (Turks)
4. Abi Bakr Assadik Moskee
5. Sayidina Ibrahim Moskee, Attleeplantsoen 37
6. El Fath Moskee, Bemuurde Weerd Oostzijde 23BIS
7. Eyüb Sultan Moskee, Eisenhowerlaan 85

8. Eyüb Sultan Moskee, Bernadottelaan 3
9. Indonesia Moskee SGB, De Bazelstraat 31
10. Moskee Essalaam, Camminghaplantsoen 50
11. Milli Görüş Moskee, Ondiep
12. Assoenna Moskee, Justus van Maurikstraat 2

BIJLAGE H: Projectbrief en Intentieverklaringen SMUO en partners

BIJLAGE I: Introductie en Ondernemersplan BIBIN

BIJLAGE J: Situatie bij andere gemeenten

Hieronder is van een aantal gemeenten - in alfabetische volgorde - de situatie weergegeven inzake het verzoek om te komen tot een Islamitische begraafplaats. Het doel van deze weergave is niet om een compleet beeld te schetsen, maar om gebruik te maken van ervaringen.

Almere

In Almere ligt de eerste Islamitische begraafplaats van Nederland[24]. Deze is in de zomer van 2007 in gebruik genomen. De gemeente Almere heeft toen, voor de schappelijke prijs van € 5/ m^2, een deel van de algemene begraafplaats aan een Surinaams-Islamitische stichting verkocht. Het terrein is daarmee volledig eigendom van deze stichting en daarmee is de Islamitische begraafplaats volledig particulier. In de recente coronacrisis is de begraafplaats in een hoog tempo gebruikt. Momenteel voert deze stichting daarom gesprekken met de gemeente voor een uitbreiding (een tweede plaatselijke Islamitische begraafplaats). Daarnaast hebben andere Islamitische organisaties zich bij de gemeente gemeld met het verzoek om mee te werken met het stichten van een (andere) eigen Islamitische begraafplaats in Almere.

De gemeente geeft aan dat het, op basis van de ervaringen tot op heden, daarbij de insteek hanteert dat de grondprijs reëel dient te zijn (en daarmee significant hoger dan in 2007), conform het vastgestelde grondprijzenbeleid. Daarnaast wil de gemeente graag afspraken maken over de inrichting en de kwaliteit van het onderhoudsniveau. De gemeente wenst nu bijvoorbeeld dat de bestaande Islamitische begraafplaats aan het zicht wordt onttrokken van bezoekers aan de algemene begraafplaats en het passerend verkeer op het langs gelegen openbare fietspad.

Amersfoort en Barneveld

De gemeenten Amersfoort en Barneveld werken met de gezamenlijke moskeeën een plan uit om op de grote begraafplaats Rusthof een deel van het beschikbare terrein in gebruik te nemen voor Islamitische begravingen. In het plan wordt er naar gestreefd om een stichting op te richten die de grafrechten en de grafbedekkingen beheert, zodat deze zo lang mogelijk in stand worden gehouden.

Amsterdam

Gemeente Amsterdam is door meerdere initiatiefnemers vanuit de moslimgemeenschap benaderd. De gemeente beschouwt de vraag als urgent, maar ook als complex. De strategie en aanpak van de initiatiefnemers onderling is divers. Vanuit deze diversiteit en complexiteit hanteert de gemeente een brede en uitgebreide aanpak. De doorlooptijd is geraamd op 1 jaar. Daaruit volgt een brede verkenning, waarin ook de Joodse gemeenschap en de mogelijkheid op een natuurbegraafplaats worden betrokken.

In de brede verkenningsfase is vooralsnog geconstateerd en bestuurlijk de voorkeur uitgesproken dat, vanwege de schaarse beschikbare ruimte (er is een grote druk op de stad) en het risico op precedentwerking, de oplossing wordt gevonden binnen de bestaande kaders en voorzieningen. Er

[24] Islamitische begraafplaats “Raza Ul Mawa”, Kruidenweg 3 in Almere Stad.

wordt dus gezocht naar een invulling van de behoefte binnen het areaal bestaande begraafplaatsen. Daarbinnen is vooralsnog ruim voldoende begraafcapaciteit.

De uitkomst van het advies aan het gemeentebestuur is dat de mogelijkheid van een grafrecht voor onbepaalde tijd wordt toegevoegd aan de verordening. Ook het onderhoud wordt daarbij eenmalig voor onbepaalde tijd afgekocht. Deze regelgeving wordt voorbehouden aan inwoners van de gemeente Amsterdam, maar niet alleen voor moslims. Er komen meerdere aparte vakken op de begraafplaats voor de diverse geloofsovertuigingen. De graven die zijn uitgegeven voor onbepaalde tijd, blijven bestaan tot het moment dat de begraafplaats wordt opgeheven. Er is dus geen intentie om de graven op termijn te ruimen.

Arnhem

Het recente verzoek tot een Islamitische begraafplaats is in de gemeenteraad behandeld en daarbij is een motie aangenomen. De strekking van de motie is dat begraven voor onbepaalde tijd mogelijk zou moeten zijn/gaan worden voor alle geloofsgemeenschappen, dus niet voorbehouden aan moslims, op begraafplaats Moscowa. De Islamitische vereniging die het verzoek heeft ingediend gaat zich daarover beraden.

Den Haag

De lijn van de gemeente Den Haag op het recente verzoek om een Islamitische begraafplaats te realiseren is:

- Het is mogelijk om op de gemeentelijke begraafplaatsen Westduin en Kerkhoflaan op islamitische akkers (maar ook op andere akkers) voor onbepaalde tijd begraven te worden. Zolang er een rechthebbende is en het graf wordt onderhouden blijft het graf bestaan. Bij de gemeentelijke begraafplaatsen wordt de onderhoudsbijdrage jaarlijks of in termijn van 10 jaar gevraagd. Om nabestaanden te ontlasten kan een stichting worden ingezet om het hebben van een rechthebbende op lange termijn en het plegen en betalen van onderhoud te borgen.
- Er is geen ruimte voor een nieuwe begraafplaats met eeuwige grafrust binnen de gemeentegrenzen. Dit kan op lange termijn ruimtegebrek generen.
- De gemeente Den Haag faciliteert de zoektocht in de regio door haar netwerk in te zetten. De initiatiefnemers hebben de verantwoordelijkheid. Hoe het faciliteren vorm krijgt is nog niet bestuurlijk vastgesteld.

Rotterdam

In het Coalitieakkoord 2018 van de gemeente Rotterdam is opgenomen dat wordt gezocht naar mogelijkheden voor een (particuliere) Islamitische begraafplaats en naar mogelijkheden om uitvaartrituelen van bijvoorbeeld de Hindoestaanse gemeenschap structureel mogelijk te maken. Het initiatief hiervoor is uit 2016, op basis van een verzoek van de raadsfracties PvdA en de partij Nida. Daarnaast heeft de initiatiefgroep Islamitische begraafplaats een rapport uitgebracht waarin zij pleit voor realisering van een specifieke Islamitische begraafplaats in Rotterdam. Hiertoe is op 26 maart

2019, in opdracht van wethouder Wijbenga, een Taskforce[25] opgericht, bestaande uit vertegenwoordigingen met christelijke, islamitische, hindoeïstische en joodse achtergrond, uit de gemeente Rotterdam, uit de Initiatiefgroep Islamitische Begraafplaats, uit het Platform Levensbeschouwelijke en Religieuze organisaties en uit Stichting Platform Islamitische Organisaties Rijnmond (SPIOR). De Taskforce:

1. verkent de behoeften en wensen van diverse geloofsgemeenschappen aan het houden van uitvaarten conform hun eigen cultuur, tradities en gebruiken;
2. verkent de eventuele discrepantie tussen die behoeften/ wensen en de mogelijkheden die er al zijn op de huidige begraafplaatsen en crematoria in Rotterdam;
3. doet eind 2019 aanbevelingen aan de wethouder om deze discrepantie op te heffen, en verwerkt in die aanbeveling praktische aspecten als regelgeving, verantwoordelijkheden (initiatief, eigendom, financiering, beheer, et cetera) en locaties.

Momenteel spelen er in gemeente Rotterdam twee processen. Ten eerste is door Stadsbeheer de verordening geactualiseerd met de uitbreiding per 1 april 2020 voor de uitgifte van graven voor onbepaalde tijd op de algemene begraafplaatsen. Onderdeel van de kosten daarvoor is de afkoop van het grafonderhoud door de gemeente, voor de duur van 99 jaar. Deze kan na 99 jaar worden verlengd. Er is daarmee dus wel een levende rechthebbende vereist. Het onderhoud aan de grafbedekking wordt uitgevoerd door de gemeente, om er voor te zorgen dat het ook daadwerkelijk gebeurt. Wanneer dit onderhoud na 99 jaar niet wordt afgekocht zal, naar verwachting, het graf bovengronds worden geruimd. De graven voor onbepaalde tijd zijn voor iedereen beschikbaar en beperken zich niet tot een specifiek grafvak op de begraafplaats.

Daarnaast heeft Stadsontwikkeling een actieve zoektocht uitgevoerd naar (gemeentelijk of particuliere) grond voor een Islamitische begraafplaats. Daaruit is een terrein van 3 hectare braakliggend gemeentegrond als optie naar voren gekomen, gelegen naast de bestaande algemene Zuiderbegraafplaats in Rotterdam-Zuidwijk. Het college heeft in oktober 2020 het plan aan de raad aangeboden. De vervolgstap is een haalbaarheidsonderzoek waar het college een jaar voor heeft uitgetrokken. Enkele kenmerken van het huidige idee zijn:

- Alhoewel de gemeente het beleid van gronduitgifte in erfpacht hanteert, wordt in dit specifieke geval de grond door de gemeente vooralsnog aan de moslimorganisatie te koop aangeboden. Dit is de wens van de initiatiefnemer. Bovendien geeft de gemeente aan dat vanuit een erfpachtconstructie ‘eeuwigdurend’ niet kan worden gegarandeerd. In het nog uit te voeren haalbaarheidsonderzoek wordt dit nader bepaald. De verkoop wordt naar verwachting binnen twee jaar gerealiseerd. De prijs moet nog worden vastgesteld, maar zal naar de inschatting van de initiatiefnemer € 2 tot 3 miljoen bedragen.
- In deze opzet is de initiatiefnemer geheel zelfstandig en wordt er niet toegewerkt naar een samenwerking met de gemeente. Naast de koop draagt de initiatiefnemer de zorg voor de ingebruikname van het terrein, de inrichting, de exploitatie, het beheer en het onderhoud. Een technisch aandachtspunt is de hoge grondwaterstand (een stoffelijk overschot moet in droge grond, boven de grondwaterspiegel, worden begraven).
- De locatie biedt plaats voor ruim 3.000 graven, van gemiddeld 10 m^2 elk.
- De verwachting is dat de begraafplaats pas over 100 jaar vol is, gelet op het sterftecijfer van de moslimgemeenschap in de regio.

[25] Bron: “Feel at Home”, Taskforce Begraven en Cremeren voor alle Rotterdammers.

- In aansluiting op dit collegebesluit van oktober 2020 volgt een proces van technisch haalbaarheidsonderzoek, een financiële toets naar de fondsen, het opstellen van privaatrechtelijke afspraken over enerzijds de aanleg en de inrichting en anderzijds het beheer en onderhoud. Na definitieve besluitvorming door college of raad volgt de realisatie.
- Bij mogelijk faillissement van de initiatiefnemer of om een andere beëindigingsreden, zal de grond waarschijnlijk weer in handen van de gemeente komen.

Tynaarlo

In de Drentse plaats Zuidlaren (gemeente Tynaarlo) ligt de tweede Islamitische begraafplaats van Nederland[26]. Deze is in eigendom en exploitatie van BIBIN en in april 2020 is de eerste begraving uitgevoerd. BIBIN geeft algemene graven voor onbepaalde tijd uit. BIBIN is daarmee beheerder van de graven, niet de nabestaanden. Mede door de inzet van vrijwilligers zijn de (eenmalige) kosten voor begraving van € 2.715 laag. Daarin zijn de betonnen grafkelder, het begraven, een eenvoudige grafbedekking, het onderhoud en het (administratie)beheer inbegrepen. Er zijn geen keuzemogelijkheden voor de nabestaanden voor de locatie van het graf (deze worden in volgorde uitgegeven), de wijze van begraven en de grafbedekking.

De locatie heeft al sinds 1968 de bestemming begraafplaats en omstreeks 2004/ 2005 is bij de gemeente het verzoek ingediend om het terrein in gebruik te nemen als begraafplaats. Dit verzoek is in 2009 door de gemeente ingewilligd. Het is daarna in gebruik genomen als de particuliere begraafplaats “Lits de Feniks”, in eigendom van een Amsterdamse ondernemer die het doel had een extravagante begraafplaats te exploiteren voor welgestelden die op een speciale manier begraven wilden worden. Dit werd geen succes. Aansluitend is er contact geweest met BIBIN, die de particuliere begraafplaats in het voorjaar van 2020 heeft gekocht. BIBIN geeft aan dat de kosten hiervoor volledig uit giften zijn betaald. Deze externe financiering kwam door de coronacrisis in een stroomversnelling.

De gemeente heeft daarbij in het voorjaar van 2020, mede op verzoek van aanwonenden, uitgezocht of de transactie juridisch mogelijk is. Dit bleek het geval en het college benadrukt het standpunt dat het niet uitmaakt wie er begraaft als het maar voldoet aan de wet en regelgeving.

Omdat dit de tweede Islamitische begraafplaats van Nederland is én als gevolg van de coronamaatregelen, is het tempo waarin gebruik wordt gemaakt van de begraafplaats hoog. Op het moment van schrijven wordt door BIBIN en RTV Drenthe gemeld dat er in november 2020 pieken zijn van 6 begravingen per dag. Er worden moslims uit heel Nederland en uit Duitsland en België begraven. De totale begraafcapaciteit bedraagt volgens BIBIN 1.400 tot 1.700 graven. In het huidige tempo zal de begraafplaats snel vol zijn. De gemeente en BIBIN hadden niet gerekend op dit hoge tempo, er is gerekend met voldoende begraafcapaciteit voor de komende decennia. De gemeente Tynaarlo hoopt en verwacht dat het westen van Nederland (de Randstad) hierin dan ook actie onderneemt en dat er meer Islamitische begraafplaatsen komen.

Er zijn tussen BIBIN en de gemeente Tynaarlo geen afspraken gemaakt over de inrichting of het onderhoud. Er is wel een afspraak gemaakt over het gebruik van de parkeergelegenheid op de algemene begraafplaats iets verderop. En er loopt nog een vergunningaanvraag voor het realiseren van een bouwwerk (voor koeling) op de begraafplaats. De gemeente heeft geen contact met de betrokken moskeeën, de dichtstbijzijnde staan in Assen, Groningen en Hoogezand. Het valt de

[26] Annerweg 27A, Zuidlaren.

gemeente op dat het ruimtegebruik op de begraafplaats wordt ‘gemaximaliseerd’ (de onderlinge afstand tussen de graven is minimaal).

Het is de verwachting dat op de lange termijn, wanneer de begraafplaats zo mogelijk in onbruik vervalt en de meest dichtbijgelegen moskeeën niet de beheerzorg op zich nemen, het eigendom van het terrein overgaat naar de gemeente. Daar zijn geen afspraken over gemaakt, maar dit volgt de logica dat de administratie - conform wettelijke bepaling - dan overgaat naar de gemeente. Dat betekent dat de kans bestaat dat, bij overdracht van eigendom, de graven worden geruimd en het terrein een andere bestemming of gebruik krijgt.

BIJLAGE H: Projectbrief en Intentieverklaringen SMUO en partners

a. SMUO, Projectbrief Islamitische Begraafplaats Utrecht, 1 oktober 2020

b. SMUO, Intentieverklaringen Moskeeën Utrecht, 8 oktober 2020

Projectbrief/Werkdocument

ISLAMITISCHE BEGRAAFPLAATS UTRECHT



Eeuwigdurende grafrust voor moslims

Samenwerkingsverband
SMUO, Milli Gorus Utrecht, Diyanet Ulu Moskee en MoskeeOmarul Farouk

UTRECHT, 1 oktober 2020

Inhoudsopgave

Inleiding 3

Probleemstelling 4

Wensen en behoeften 5

- Programma van eisen 5
- Mogelijke scenario's 5
  - Overcapaciteit in bestaande begraafplaatsen 5
  - Bestaande capaciteit uitbreiden 6
  - Nieuwe begraafplaats 6

Organisatie en Financiën 7

- Financiële haalbaarheid 7
- Uitvaartverzekering/Solidariteitsfonds 7

De deelnemende moskeeorganisatie 8

Inleiding

Het eeuwige grafrust volgens de islamitische traditie, een langgekoesterde wens die Utrechtse moslims graag in vervulling zien gaan. Steeds meer Nederlandse moslims willen in Nederland begraven worden. Voor Nederlandse moslims is het volgen van de islamitische voorschriften daarin van belang. Het eeuwige grafrecht is één van de belangrijkste waarden. Het hebben van een islamitische begraafplaats met eeuwigdurend grafrecht in onze regio Utrecht is een noodzakelijke en primaire behoefte van de Utrechts moslimgemeenschap. Met name de nieuwe generaties moslims willen dicht bij huis en geliefden begraven worden. Door dit gemis wijken Utrechtse moslims noodgedwongen uit naar het land van herkomst of andere islamitische begraafplaatsen in Nederland.

Voor u ligt een projectbrief waarin uiteengezet wordt wat de probleemstelling (uitdaging) is met daarbij mogelijke oplossing scenario's. Centraal staat hierin de behoefte van een islamitische begraafplaats in (en direct rondom Utrecht) waarbij het uitgangspunt is dat dit namens de islamitische gemeenschap door de werkgroep samen met de Gemeente Utrecht wordt gerealiseerd. Aan de hand van de scenario's wordt samen met de gemeente een voorkeursscenario uitgewerkt in een projectplan.

Probleemstelling

Het aantal Nederlanders met een Islamitische achtergrond is fors gestegen: bekeerlingen, asielzoekers, arbeidsmigranten c.q. gastarbeiders, Surinaamse Nederlanders, allemaal met hun kinderen en kleinkinderen. Bijvoorbeeld uit een enquête in Rotterdam blijkt ruim 70% de wens te hebben om hier begraven te kunnen waarbij sprake is van eeuwige grafrust. Wij verwachten dat dit getal in Utrecht niet anders zal zijn binnen deze doelgroep.

In 2016 kwam het CBS in de Religieuze Kaart van Nederland tot de schatting dat 4,9% van de volwassen Nederlanders zichzelf als moslim beschouwt. Inclusief de jongeren tot en met 18 jaar zal het aantal moslims heden ten dage rond de 1 miljoen (5,9% van de bevolking) liggen. Hoewel een grote groep moslims, met name van Turkse of Marokkaanse origine, nog een verzekering heeft om in het land van herkomst te worden begraven, is er steeds meer vraag naar zelfstandige islamitische begraafplaatsen in Nederland. De groeiende groep bekeerlingen en vluchtelingen heeft deze keuze niet en kan niet anders dan in Nederland begraven worden.

De vraagstelling hierbij is dan ook:
Hoe en met welke middelen kan de islamitische gemeenschap een islamitische begraafplaats realiseren dat voldoet aan de Islamitische waarden en normen binnen de Gemeente Utrecht?

Om antwoord te geven aan deze vraagstelling hebben SMUO, Milli Gorus (Mescidi Aksa), Diyanet Ulu Moskee en Moskee Omarul Farouk dit punt geagendeerd en aangekaart bij het Utrechtse college van B&W. Hierna te noemen Samenwerkingsverband. Middels deze projectbrief worden de wensen en behoeften toegelicht en worden scenario's aangeboden die verder uitgewerkt kunnen worden.

Wensen en behoeften

Het samenwerkingsverband heeft de wens om in en/of direct rondom de gemeente Utrecht, een islamitische begraafplaats in (eigendom) en beheer realiseren. De Gemeente Utrecht is gevraagd hierin te faciliteren c.q. te ondersteunen bij het vinden van een geschikte locatie. De Utrechtse moslimgemeenschap is divers, tegelijkertijd zijn de overeenkomsten daar het gaat om islamitisch begraven groot. Het streven is te komen tot een algemene islamitische begraafplaats die toegankelijk is voor de moslims met welke achtergrond dan ook.

In Utrecht en de directe omgeving bestaat de doelgroep uit enkele tienduizenden moslims (Utrecht, IJsselstein, De Meern, De Bilt, Maarssen, Zeist, De Bilt, etc.). Nog geen kwart eeuw geleden hadden we het over duizenden moslims, inmiddels hebben we het over tienduizenden. De komende decennia groeit dit aantal nog meer met de gezinsuitbreidingen en nieuwkomers. Daarom is het belangrijk om een oplossing te hebben waarbij de islamitische gemeenschap de komende decennia de mogelijkheid heeft om op een wenselijke manier begraven te worden.

Programma van eisen

Bij het benoemen van de onderstaande programma van eisen wordt uitgegaan van een duurzame oplossing waarbij er voor de komende decennia in ieder geval voldoende capaciteit beschikbaar is.

- Belangrijkste voorwaarde voor een Islamitische begraafplaats is dat de begraafplaat niet meer opgegraven worden, dus een grafrust voor onbepaalde tijd zonder verdere grafrechten. Immers, de nakomelingen moeten niet opgezadeld worden met een grafrecht die steeds verlengd kan worden door extra betalingen te doen.
- De begraafplaats is exclusief voor moslims en voorbehouden aan moslims.
- Oriëntatie van de grafligging dient naar het zuid-oosten gericht te zijn.
- Mogelijkheid om minimaal 2000 begraafplaatsen te kunnen creëren.
- Recht op volledige eigendom en invulling
- Uitgangspunt is een kostendekkende exploitatie en een aanvaardbare prijsstelling
- Goed te bereiken met auto de auto en per openbaar vervoer (bushalte)
- Parkeergelegenheid voor 20 auto’s
- Mogelijkheid van condoleance bijeenkomsten tot 50 personen
- Mogelijkheid om overledenen tijdelijk te bewaren in een koeling en te wassen
- Mogelijkheid om een muur/hek te bouwen om de toegang gecontroleerd te houden
- Een goed bereikbare plek in een groenrijke omgeving

Mogelijke scenario’s

Rekening houdend met het bovengenoemde PvE zijn de scenario’s om een Islamitische begraafplaats in eigen beheer te realiseren divers. We hebben hierbij gekeken naar capaciteit binnen bestaande begraafplaatsen en nieuw te alloceren capaciteit.

Overcapaciteit in bestaande begraafplaatsen

Zoals het algemeen bekend is, hebben de bestaande begraafplaatsen te maken met een grote overcapaciteit. Reden hiervoor is dat er steeds meer wordt gekozen voor crematie i.p.v. begraven. Daarom is een denkbaar scenario dat het samenwerkingsverband de bestaande overcapaciteit overneemt. Het voordeel hiervan is dat reeds de juiste bestemmingsfunctie hierop is aangemerkt en de fysieke inrichting voor een groot deel al klaar is. Bovendien zorgt dit in de samenleving voor

minder weerstand omdat we het hier hebben over een bestaande begraafplaats en bestaande capaciteit.

Bestaande capaciteit uitbreiden

Een ander variant is dat de gemeente een stuk gemeentegrond dat aansluit bij bestaande begraafplaatsen beschikbaar stelt en als islamitische begraafplaats wordt ingericht. Het gaat hierbij dan om bestaande begraafplaatsen die uitgebreid worden. Hierbij is het nadeel dat de gemeentegrond erg schaars is en dat er een planologische procedure gevolgd moet worden. Het voordeel hiervan is echter dat deze ruimte volledig naar eigen wens ingericht en ingedeeld kan worden

Nieuwe begraafplaats

De derde variant is een beschikbaar particuliere grond in en/of rondom Utrecht waarbij de gemeente medewerking verleend om het planologisch mogelijk te maken zodat er een juiste bestemming hierop komt. Deze heeft vergelijkbare voor- en nadelen als gemeentegrond maar een extra nadeel is wellicht de prijs en/of de mogelijke varianten van eigendom/bruikleen, etc.

De bovengenoemde scenario's hebben allen voor en nadelen. Op basis van een Multi criteria analyse waarbij bestemming/planologie/infrastructuur/belanghebbende en andere stakeholders meegenomen dienen te worden kan een voorkeursscenario worden bepaald. Uiteraard is het ook mogelijk om te kijken naar het inzetten van meerdere scenario's naast elkaar.

Organisatie en Financiën

De Utrechtse islamitische begraafplaats zal vallen onder het bestuur van een nog op te richten stichting/vereniging. Dit bestuur bestaat uit afvaardiging van het samenwerkingsverband. Deze stichting/vereniging stelt de richtlijnen en de kosten van de begraafplaats vast, en is tevens verantwoordelijk voor exploitatie, onderhoud en beheer.

In Utrecht en omgeving bestaat de islamitische gemeenschap uit tienduizenden mensen. Deze zijn weliswaar niet direct aangesloten bij een moskeeorganisatie maar wanneer sprake is van overlijden, dan worden de rituele en religieuze verplichtingen altijd via één van de moskeeorganisaties gedaan.

De kosten voor de realisatie van een islamitische begraafplaats is afhankelijk van het gekozen scenario. Uitgaande van de aankoop van een stuk grond, spelen de volgende kostenposten een belangrijke rol:

- ✓ Verwerven grond (symbolisch bedrag/marktwaarde conform bestemming begraafplaats?) en de bijbehorende planologische kosten.
- ✓ Faciliteiten en inrichting
  - Parkeren
  - Gebouw voor de wasruimte met koeling
  - Aula e.d.
  - Gebedsruimte
- ✓ Exploitatie en Beheerkosten

Financiële haalbaarheid

Het samenwerkingsverband van Utrechts moskeeën is ervan overtuigd om een Islamitische begraafplaats te kunnen financieren en te beheren. Immers, de deelnemende moskeeorganisaties hebben een grote achterban. Zo zijn ook de moskeegebouwen met taxatiewaarden van miljoenen bekostigd.

Uitvaartverzekering/Solidariteitsfonds

Het uitgangspunt is betaalbare begraafplaats voor onbepaalde tijd en een kostendekkende exploitatie. De betaalbaarheid en de exploitatiekosten kunnen laag blijven omdat de stichtingskosten worden gedekt door donaties van de gemeenschap. Bovendien heeft merendeel van de gemeenschap die vallen onder het samenwerkingsverband van Utrechtse moskeeën een uitvaartverzekering en/of een solidariteitsfonds die de uitvaartkosten dekken.

De deelnemende moskeeorganisatie

- SMUO
- Stichting Milli Gorus Mescidi Aksa Utrecht
- Diyanet Ulu Moskee
- Moskee Omarul Farouk

INTENTIEVERKLARING

ISLAMITISCHE BEGRAAFPLAATS MET EEUWIGE GRAFRUST REGIO UTRECHT

Onlangs hebben:

- **Het Samenwerkingsverband Moskeeën Utrecht & Omgeving**
  Vertegenwoordigd door 2E [redacted]

- **De Stichting Mescidi Aksa Milli Gorus Utrecht en Stichting Milli Görüs**
  Vertegenwoordigd door 2E [redacted]

- **Het Islamitisch Cultureel Centrum Moskee Omar AlFarouk**
  Vertegenwoordigd door 2E [redacted]

- **De Islamitische Stichting Nederland, ULU Utrecht (Hollanda Diyanet Vakfi ULU Utrecht)**
  Vertegenwoordigd door 2E [redacted]

namens de Islamitische gemeenschap die zij vertegenwoordigen, een verzoek ingediend voor de realisatie van een Islamitische begraafplaats met eeuwige grafrust in Utrecht.

Wij van:

ISN Utrecht Ulu Moskee (naam vereniging of stichting)

Moskeeplein 89, Utr. (volledig adres)

41181921 (kvk nummer)

Ruim 3 duizend gezinnen (aantal leden (gezinnen)),

verklaren dit initiatief te ondersteunen en onze bijdrage te zullen leveren aan de realisatie hiervan.

Plaats : Utrecht

Datum : 05-10-2020

Naam statutair vertegenwoordiger : 2E [redacted]

Handtekening : [redacted]

In dit document zijn de persoonsgegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub e Wob

VERKLARING

ISLAMITISCHE BEGRAAFPLAATS MET EEUWIGE GRAFRUST REGIO UTRECHT

Onlangs hebben:

- **Het Samenwerkingsverband Moskeeën Utrecht & Omgeving**
  Vertegenwoordigd door 2E
- **De Stichting Mescidi Aksa Milli Gorus Utrecht en Stichting Milli Görüs Arafat**
  Vertegenwoordigd door 2E
- **Het Islamitisch Cultureel Centrum Moskee Omar AlFarouk**
  Vertegenwoordigd door 2E

namens de Islamitische gemeenschap die zij vertegenwoordigen, een verzoek ingediend voor de realisatie van een Islamitische begraafplaats met eeuwige grafrust in Utrecht.

Wij van:

Islamitische Vereniging Kanaleneiland (statutaire naam vereniging of stichting)

Ttleeplantsoen 37 3527 BA Utrecht (volledig adres)

verklaren dit initiatief te ondersteunen en onze steun en bijdrage te zullen leveren aan de realisatie hiervan. Tevens geven wij mandaat aan de bovengenoemde personen om het proces met de gemeente te volgen.

Plaats : Utrecht

Datum : 13-09-2020

Naam statutair vertegenwoordiger : 2E

Handtekening : 2E

In dit document zijn de persoonsgegevens onleesbaar gemaakt omdat artikel 10 lid 2 sub e Wob

VERKLARING

ISLAMITISCHE BEGRAAFPLAATS MET EEUWIGE GRAFRUST REGIO UTRECHT

Onlangs hebben:

- **Het Samenwerkingsverband Moskeeën Utrecht & Omgeving**
  Vertegenwoordigd door 2E
- **De Stichting Mescidi Aksa Milli Gorus Utrecht en Stichting Milli Görüs Arafat**
  Vertegenwoordigd door 2E
- **Het Islamitisch Cultureel Centrum Moskee Omar AlFarouk**
  Vertegenwoordigd door 2E

namens de Islamitische gemeenschap die zij vertegenwoordigen, een verzoek ingediend voor de realisatie van een Islamitische begraafplaats met eeuwige grafrust in Utrecht.

Wij van:

Islamitische Vereniging Hoograven (Statutaire naam vereniging of stichting)

Camminghaplantsoen 50, 3525 AL Utrecht (volledig adres)

verklaren dit initiatief te ondersteunen en onze steun en bijdrage te zullen leveren aan de realisatie hiervan. Tevens geven wij mandaat aan de bovengenoemde personen om het proces met de gemeente te volgen.

Plaats : Utrecht

Datum : 11-09-2020

Naam statutair vertegenwoordiger : 2E

Handtekening : 2E

In dit document zijn de persoonsgegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub e Wob

VERKLARING

ISLAMITISCHE BEGRAAFPLAATS MET EEUWIGE GRAFRUST REGIO UTRECHT

Onlangs hebben:

- **Het Samenwerkingsverband Moskeeën Utrecht & Omgeving**
  Vertegenwoordigd door 2E [redacted]
- **De Stichting Mescidi Aksa Milli Gorus Utrecht en Stichting Milli Görüs Arafat**
  Vertegenwoordigd door 2E [redacted]
- **Het Islamitisch Cultureel Centrum Moskee Omar AlFarouk**
  Vertegenwoordigd door 2E [redacted]

namens de Islamitische gemeenschap die zij vertegenwoordigen, een verzoek ingediend voor de realisatie van een Islamitische begraafplaats met eeuwige grafrust in Utrecht.

Wij van:

Stichting Abi Bakr Siddik (Statutaire naam vereniging of stichting)

Berlagestraat 400 3533 CW Utrecht (volledig adres)

verklaren dit initiatief te ondersteunen en onze steun en bijdrage te zullen leveren aan de realisatie hiervan. Tevens geven wij mandaat aan de bovengenoemde personen om het proces met de gemeente te volgen.

Plaats : Utrecht

Datum : 7 September

Naam statutair vertegenwoordiger : 2E [redacted]

Handtekening : _____

In dit document zijn de persoonsgegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub e Wob

INTENTIEVERKLARING

ISLAMITISCHE BEGRAAFPLAATS MET EEUWIGE GRAFRUST REGIO UTRECHT

Onlangs hebben:

- **Het Samenwerkingsverband Moskeeën Utrecht & Omgeving**
  Vertegenwoordigd door 2E
- **De Stichting Mescidi Aksa Milli Gorus Utrecht en Stichting Milli Görüs**
  Vertegenwoordigd door 2E
- **Het Islamitisch Cultureel Centrum Moskee Omar AlFarouk**
  Vertegenwoordigd door 2E
- **De Islamitische Stichting Nederland, ULU Utrecht (Hollanda iyanet Vakfi ULU Utrecht)**
  Vertegenwoordigd door 2E

namens de Islamitische gemeenschap die zij vertegenwoordigen, een verzoek ingediend voor de realisatie van een Islamitische begraafplaats met eeuwige grafrust in Utrecht.

Wij van:

Islamitisch Cultureel Centrum Leidsche Rijn (ICCLR)

Pratumplaats 3, 3454 NA De Meern

verklaren dit initiatief te ondersteunen en onze bijdrage te zullen leveren aan de realisatie hiervan.

Plaats : Utrecht

Datum : 07-10-2020

Naam statutair vertegenwoordiger : 2E

Handtekening : 2E

Leidsche Rijn
ts 3
Meern
Tel. 030 210 24 77
info@icclr.nl www.icclr.nl

In dit document zijn de persoonsgegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub e Wob

VERKLARING

ISLAMITISCHE BEGRAAFPLAATS MET EEUWIGE GRAFRUST REGIO UTRECHT

Onlangs hebben:

- **Het Samenwerkingsverband Moskeeën Utrecht & Omgeving**
  Vertegenwoordigd door 2E
- **De Stichting Mescidi Aksa Milli Gorus Utrecht en Stichting Milli Görüs Arafat**
  Vertegenwoordigd door 2E
- **Het Islamitisch Cultureel Centrum Moskee Omar AlFarouk**
  Vertegenwoordigd door 2E

namens de Islamitische gemeenschap die zij vertegenwoordigen, een verzoek ingediend voor de realisatie van een Islamitische begraafplaats met eeuwige grafrust in Utrecht.

Wij van: Stichting Al Dawa Moskee Omar Al Farouk (Statutaire naam vereniging of stichting)

Winterhoedreef 4, 3561 HX Utrecht (volledig adres)

verklaren dit initiatief te ondersteunen en onze steun en bijdrage te zullen leveren aan de realisatie hiervan. Tevens geven wij mandaat aan de bovengenoemde personen om het proces met de gemeente te volgen.

Plaats : Utrecht

Datum : 02-10-2020

Naam statutair vertegenwoordiger : 2E

Handtekening : 2E

In dit document zijn delen soms beetje leesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub e Wob

VERKLARING

ISLAMITISCHE BEGRAAFPLAATS MET EEUWIGE GRAFRUST REGIO UTRECHT

Onlangs hebben:

- **Het Samenwerkingsverband Moskeeën Utrecht & Omgeving**
  Vertegenwoordigd door 2E
- **De Stichting Mescidi Aksa Milli Gorus Utrecht en Stichting Milli Görüs Arafat**
  Vertegenwoordigd door 2E
- **Het Islamitisch Cultureel Centrum Moskee Omar AlFarouk**
  Vertegenwoordigd door 2E

namens de Islamitische gemeenschap die zij vertegenwoordigen, een verzoek ingediend voor de realisatie van een Islamitische begraafplaats met eeuwige grafrust in Utrecht.

Wij van:

Moskee Assalama (ISL) (Statutaire naam vereniging of stichting)

Sucos Via Maurikstraat 2 (volledig adres)

verklaren dit initiatief te ondersteunen en onze steun en bijdrage te zullen leveren aan de realisatie hiervan. Tevens geven wij mandaat aan de bovengenoemde personen om het proces met de gemeente te volgen.

Plaats : Utrecht

Datum : 13-9-2020

Naam statutair vertegenwoordiger : 2E

Handtekening : 2E 2E 2E

In dit document zijn de persoonsgegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 2 sub e Wob

VERKLARING

ISLAMITISCHE BEGRAAFPLAATS MET EEUWIGE GRAFRUST REGIO UTRECHT

Onlangs hebben:

- **Het Samenwerkingsverband Moskeeën Utrecht & Omgeving**
  Vertegenwoordigd door 2E
- **De Stichting Mescidi Aksa Milli Gorus Utrecht en Stichting Milli Görüs Arafat**
  Vertegenwoordigd door 2E
- **Het Islamitisch Cultureel Centrum Moskee Omar AlFarouk**
  Vertegenwoordigd door 2E

namens de Islamitische gemeenschap die zij vertegenwoordigen, een verzoek ingediend voor de realisatie van een Islamitische begraafplaats met eeuwige grafrust in Utrecht.

Wij van:

Stichting Milli Gorus Utrecht - Mescid-i Aksa Moskee (Statutaire naam vereniging of stichting)

Royaards van Den Hamkade 18, 3552 CM Utrecht (volledig adres)

verklaren dit initiatief te ondersteunen en onze steun en bijdrage te zullen leveren aan de realisatie hiervan. Tevens geven wij mandaat aan de bovengenoemde personen om het proces met de gemeente te volgen.

Plaats : Utrecht

Datum : 18/09/2020

Naam statutair vertegenwoordiger : 2E

Handtekening

2E

In dit document zijn de persoonsgegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub e Wob

BIJLAGE I: Introductie en Ondernemersplan BIBIN

a. BIBIN Presentatie, 14 oktober 2020

b. Ondernemingsplan (13 januari 2016), 14 oktober 2020

Introductie Stichting BIBIN

Stichting t.b.v. multicultureel en volwaardig islamitisch begraven in Utrecht

BIBIN

Bijzondere Islamitische begraafplaatsen in Nederland



In dit document zijn de persoonsgegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub e Wob

Algemeen Nut Beogende Instelling

ANBI

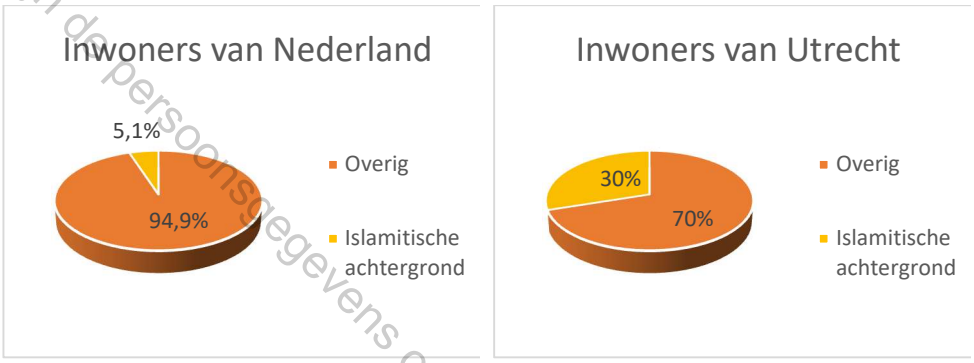
In dit document zijn de persoonsgegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub e Wob

Inhoudsopgave

Voorwoord 3
Stichting BIBIN 4
Missie 4
Visie 4
ANBI-status 4
Uitgebreid netwerk 4
Referentie: Oprichting begraafplaats Riyad Al Jannah - Zuidlaren 4
Het belang van een zelfstandige islamitische begraafplaats in Utrecht 5
Beperkende voorwaarden Nederlandse typen graven 5
Reisafstand 5
Doorbreken vicieuze cirkel 5
Strategie 6
Solide financiële basis 6
Succesformule inzamelcampagne 6
Zelfvoorziening 6
De mensen achter BIBIN 7
Het bestuur 7
Raad van Toezicht 7
Commissie begraafplaats Riyad Al Jannah - Zuidlaren 7

Voorwoord

Volgens de cijfers van het CBS (2019) is 5,1% van de Nederlandse bevolking moslim. Veel van deze moslims zijn geboren en getogen in Nederland en willen hier worden begraven en/of de graven van hun dierbaren kunnen bezoeken, ongehinderd door afstand en kosten. De oudere generatie wil tegenwoordig ook steeds vaker in Nederland worden begraven en steeds minder in het land van herkomst. Zij voelen zich thuis in Nederland en de wetenschap dat hun kinderen geregeld hun graf kunnen bezoeken geeft hen rust.
Daarnaast verwachten de tot de islam bekeerde Nederlanders dat zij ook, conform de islamitische richtlijnen kunnen worden begraven.



Hoewel iedere burger in Nederland het recht heeft om te worden begraven volgens zijn geloofsovertuiging, is dit voor moslims vaak niet mogelijk. In Nederland is een groot tekort aan begraafsplaatsen die aan de islamitische richtlijnen voldoen. Eén van die richtlijnen is dat het graf van een moslim niet tussentijds zal worden geruimd.
Voor de islamitische Utrechtenaar is het op dit moment niet mogelijk om in Utrecht te worden begraven met de garantie dat het graf niet wordt geruimd.
Met deze garantie zijn op dit moment alleen in Almere nog slechts 200 van de 800 graven beschikbaar en op de onlangs door BIBIN geopende begraafplaats in Zuidlaren zijn dat er 1700. Dat weegt niet op tegen de circa 1 miljoen moslims in Nederland waarvan er ongeveer 100.000 in Utrecht wonen.

BIBIN wil dit te kort opheffen en rekent op uw medewerking.

Namens het bestuur van BIBIN,

2E [redacted]

2E [redacted]

In dit document zijn de persoonsgegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub e Wob

Stichting BIBIN

Stichting BIBIN voorziet in de behoefte van moslims om een graf te hebben waarbij eeuwige grafrust is gegarandeerd en die niet zal worden geruimd. Dit heeft BIBIN als doelstelling in haar statuten opgenomen en om dit te realiseren wordt ingezet op het verwerven en exploiteren van islamitische begraafplaatsen in Nederland.

Missie

Wij zorgen dat iedere in Nederland woonachtige moslim een uitvaart en begrafenis in Nederland kan krijgen conform de islamitische richtlijnen.

Visie

BIBIN zorgt ervoor dat in 2030 in iedere Nederlandse provincie minimaal één islamitische begraafplaats is gerealiseerd.

ANBI-status

BIBIN is een organisatie zonder winstoogmerk en heeft daardoor ook de ANBI-status verkregen.

Uitgebreid netwerk

BIBIN beschikt over een uitgebreid netwerk van moskeeën en islamitische koepelorganisaties binnen Nederland. BIBIN is een begrip geworden binnen het islamitische deel van onze samenleving en geniet landelijke bekendheid.

Referentie: Oprichting begraafplaats Riyad Al Jannah - Zuidlaren

Met ontvangen giften vanuit de Nederlandse moslimgemeenschap heeft BIBIN een begraafplaats in Zuidlaren (Drenthe) gekocht en daar een particuliere islamitische begraafplaats van gemaakt. De voorspoedige en de versnelde realisatie, gekoppeld aan het aantal moslims vanuit het hele land die er al zijn begraven toont de grote behoefte aan waarin BIBIN met deze begraafplaats voorziet.

Islamitische richtlijnen

- Eeuwige grafrust (opgravingen, Samenvoegingen of ruimingen zijn niet toegestaan)
- Cremeren of andere manieren van lijkbezorging is niet toegestaan.
- Bij voorkeur binnen 24 uur begraven.
- Begraafplaats moet als geheel islamitisch zijn
- Eén persoon per graf
- Bekelderd graf
- Islamitisch beheervoorschriften (soberheid/reinheid)
- Eenvoudige grafmarkering (geen monument)
- Grafligging gericht op Mekka
- Bewassen van overledene
- Wikkeling in naadloze doeken
- Graflegging zonder kist
- Rechtse zijligging van overledene

In dit document zijn de persoonsgegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub e Wob

Het belang van een zelfstandige islamitische begraafplaats in Utrecht

De groeiende behoefte aan zelfstandige islamitische begraafplaatsen is een feit. Een behoefte waar noch de Nederlandse overheid noch de huidige eigenaren en/of exploitanten van begraafplaatsen aan bijdragen op dit moment.

Beperkende voorwaarden Nederlandse typen graven

Volgens de aanwijzingen in de Koran moeten overledenen volgens specifieke regels worden begraven. Een belangrijke regel is dat een graf voor altijd in stand wordt gehouden (eeuwige grafrust). De gevestigde begraafplaatsen in Nederland kennen slechts twee typen graven. Het particuliere graf op naam van een rechthebbende en het algemene graf met als eigenaar de begraafplaats. Omdat het algemene graf veelal voor 10 jaar wordt uitgegeven en het particuliere graf - bij overlijden van de rechthebbende - binnen een zeer gelimiteerde periode moet zijn overgeschreven op naam van een ander, bieden beide type graven geen garantie op de voorgeschreven eeuwige grafrust. De algemeen geldende verplichting om de termijn van een particulier graf steeds weer te moeten verlengen brengt risico's met zich mee. Door bijvoorbeeld onwetendheid of een tekort aan financiële middelen kan het gebeuren dat een rechthebbende van een graf niet meer betaalt voor het in stand houden ervan. Daarnaast kan het ook voorkomen dat de overledenen kinderloos zijn gestorven en dat de overige nabestaanden niet traceerbaar zijn. Bij het ontbreken van een opvolgende rechthebbenden vervalt in Nederland het graf aan de begraafplaats en kan deze het graf ruimen en heruitgeven. Dit is een gruwel binnen de moslimgemeenschap omdat het indruist tegen de islamitische regels, normen en waarden. Het is juist deze zekerheid van eeuwige grafrust waarnaar moslims op zoek zijn. Helaas wordt deze zekerheid niet geboden door de bestaande (algemene) begraafplaatsen ongeacht er wel of geen islamitisch gedeelte aanwezig is.

Reisafstand

Op Riyad Al Jannah in Zuidlaren zijn 1700 graven beschikbaar. De aanvragen om daar een graf te reserveren stromen vanuit het hele land binnen, ook vanuit Utrecht.
Hieruit kan worden vastgesteld, dat het belang om volgens de islamitische richtlijnen te worden begraven zo groot is, dat men bereid is om de grote afstand voor lief te nemen.
Het gevolg hiervan is dat de Utrechtse nabestaanden voor altijd worden geconfronteerd met deze enorme afstand (180 km enkele reis) als zij het graf van hun dierbaren willen bezoeken.

Doorbreken vicieuze cirkel

Er ontstaat nu een vicieuze cirkel. Men reserveert een grafplek buiten de eigen regio, om zo toch op de juiste wijze te kunnen worden begraven. De capaciteit van de begraafplaats in Zuidlaren is niet toereikend en raakt vol. Moslims uit de regio Drenthe moeten dan weer uitwijken naar een andere regio om op de juiste wijze te kunnen worden begraven. En zo gaat het steeds door. Om deze vicieuze cirkel te doorbreken heeft BIBIN de ambitie om in elke provincie minimaal 1 islamitische begraafplaats te realiseren, waaronder ook één in Utrecht.

In dit document zijn mogelijk persoonsgegevens anders dan gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub e Wob

Strategie

Bij het realiseren van de begraafplaats in Zuidlaren is op alle terreinen waardevolle ervaring en kennis opgedaan. Zowel op het gebied van capaciteit, organisatie, marketing als de financiën is BIBIN klaar voor de volgende stap. Door het in gebruik nemen van meerdere begraafplaatsen wordt de efficiëntie verder verbeterd en kunnen de kosten van de exploitatie verder omlaag worden gebracht.

Solide financiële basis

BIBIN heeft de beschikking over financiële middelen waarmee direct een aanbetaling kan worden gedaan voor de realisatie van een begraafplaats in Utrecht.

Succesformule inzamelcampagne

Door de grote achterban en de landelijke bekendheid van BIBIN is een inzamelingscampagne ten behoeve van de grondaankoop gegarandeerd succesvol. De kennis en ervaring om deze acties te organiseren is in ruime mate aanwezig bij BIBIN. Aan de eerder gevolgde formule hoeft niets te veranderen. Deze formule staat garant voor voldoende opbrengst.

Zelfvoorziening

BIBIN zorgt ervoor dat iedere locatie zelfvoorzienend is. Iedere locatie wordt ondersteund met een jaarlijkse contributie van de lokale moskeeën.
Elke begraafplaats krijgt een eigen rouwcentrum. In dit rouwcentrum worden de uitvaartdiensten verzorgd. Wordt een rouwcentrum op locatie niet toegestaan, dan wordt aan een lokale moskee uit die regio alle benodigde materiaal ter beschikking gesteld om de uitvaartdienst te verzorgen.
Daarnaast denk BIBIN ook aan het milieu. Op de begraafplaatsen worden de paden voorzien van koepels met daarop zonnepanelen, de opbrengst hiervan komt ten goede van de begraafplaats.

Samenwerking

Multiculturele samenwerking is belangrijk voor BIBIN. Door een onafhankelijke positie in te nemen bevordert BIBIN het onderlinge vertrouwen en een goede samenwerking. Deze samenwerking komt tot uiting in het dragen van een gezamenlijke verantwoordelijkheid, voor de benodigde financiën en het beheer van de begraafplaatsen, door de verschillende islamitische gemeenschappen en organisaties

BIBIN werkt samen met de volgende organisaties:

- **Uitvaartondernemers**
  *Samenwerking met **Amanah uitvaartzorg** uit Utrecht*
- **Moskeeën**
  Betrokkenheid in beheer begraafplaatsen per regio
- **Sleutelfiguren en vrijwilligers door het hele land**
  Spelen grote rol bij het organiseren van benefiet- en inzamelingacties
- **Utrechtse Organisaties**
  MORK, VOLT, MDO, Stichting Tamount

In dit document zijn de persoonsgegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub e Wob

De mensen achter BIBIN

Het bestuur

2E
2E
2E
2E
2E
2E

2E
2E
2E
2E
2E

2E

Raad van Toezicht

2E
2E

2E

2E
2E
2E
2E

2E

2E — Commissielid voorgedragen vanuit de moslimgemeenschap met een Nederlandse achtergrond

2E — Commissielid voorgedragen vanuit de moslimgemeenschap met een Turkse achtergrond

2E — Commissielid voorgedragen vanuit de moslimgemeenschap met een Surinaamse achtergrond

2E — Commissielid voorgedragen vanuit de moslimgemeenschap met een Marokkaanse achtergrond

2E — Commissielid voorgedragen vanuit de moslimgemeenschap met een Soedanese achtergrond



2E

In dit document zijn de persoonsgegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub e Wob

BIBIN

BIJZONDERE ISLAMITISCHE BEGRAAFPLAATSEN IN NEDERLAND

In dit document zijn de concurrentie gevoelige (detail) gegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub g Wob

Riyad Al Jannah

Riyad Al Jannah

"Voorwaar, de Moettaqoen zullen in de Tuinen (het Paradijs) en bij Bronnen vertoeven."

(Surah Al-Hijr, 45).

In opdracht van BIBIN

13 januari 2016

Managementsamenvatting

Voor de bedrijfstak analyse van BIBIN zijn de onderstaande kenmerken van de markt waarin BIBIN zich wil ontplooien, naar voren gekomen.

1. BIBIN richt zich op de exploitatie van een of meerdere volledig islamitische begraafplaatsen en het (laten) verzorgen van Islamitische uitvaarten.

2. De islamitische uitvaart en begrafenismarkt in Nederland is zich in de afgelopen decennia gaan ontwikkelen.

3. Uit de SWOT analyse over Riyad al Jannah kwamen wij tot een confrontatiematrix. In deze confrontatiematrix worden de zwaktes en bedreigingen gekoppeld aan de sterktes en kansen. Hieruit konden we verschillende conclusies trekken die voor BIBIN belangrijk zijn.

In dit document zijn de concurrentie gevoelige (detail) gegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub g Wob

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting 1

Afkortingen en begrippenlijst 3

Inleiding 4

Aanleiding: 4

Doelstelling ondernemingsplan: 5

1. De ondernemer 6

1.1 Persoonlijke gegevens: 6

2. Marketingplan 7

2.1 de onderneming: 7

2.2 Het idee: 8

2.2.1 Missie: 8

2.2.2 Visie: 8

2.2.3 Doelstelling: 8

2.3 De markt: 9

2.3.1 De markt in beeld 9

2.4 Analyses 10

2.4.1 Concurrentie analyse 10

2.4.2 Leveranciersanalyse: 12

2.5 Marketingmix: 14

2.5.1 Product: 14

2.5.2 Plaats: 15

2.5.2.1 Wet en regelgeving 15

2.5.2.2 Bestemming 16

2.5.2.3 Objectomschrijving 16

2.5.2.4 Staat van onderhoud en courantheid 16

2.5.2.5 Bijzonderheden 16

2.5.2.6. Bereikbaarheid 17

2.5.2.7 Inrichting 17

2.5.3 Prijs: 18

2.5.3.1 Motivering van de prijzen 18

2.5.3.2 Bruto winst begraafplaats. 18

2.5.4 Promotie: 20

2.5.5 Organisatie 21

In dit document zijn de concurrentie gevoelige (detail) gegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub g Wob

3. Het financieel plan 22
3.1 Het investeringsplan 22
3.2 Het financieringsplan 22
3.3 Exploitatiebegroting 23
3.4 Liquiditeitsbegroting 23

In dit document zijn de concurrentie gevoelige (detail) gegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub g Wob

Afkortingen en begrippenlijst

BM	Bekende Moslims
Djanazah gebed	Smeekbede/ gebed voor een overleden moslim
Fard Kifaya	Verplichtingen van een moslim
Kaffan	Lijkgewaad
Riyad Al Jannah	De tuinen van het paradijs
Sunnah	Levenswijze van de profeet Mohammed

Inleiding

Aanleiding:

Moslims hebben de behoefte om in Nederland begraven te worden, mits deze begraafplaatsen voldoen aan specificaties van de islamitische ***normen***.[1] Ook in gevallen wanneer een overledene geen uitvaartverzekering heeft om in het buitenland te worden begraven, is de noodzaak voor een begraafplaats naar islamitische normen ***noodzakelijk***. De huidige "islamitische begraafplaatsen" zijn veelal een "voor moslims gereserveerd plekje" op gemeentelijke algemene begraafplaatsen die niet van alle wenselijke faciliteiten zijn voorzien. ***Bovendien wordt niet of niet in alle gevallen voldaan aan islamitische voorwaarden zodat een moslim gebruik kan maken van de gereserveerde plaatsen.*** Moslims van de 2e en latere generaties zijn in Nederland geboren. Het getuigt voor deze groep van integratie dat deze generaties niet in andere landen begraven willen worden, maar uitsluitend in Nederland. Bovendien wordt er op deze manier aan de nabestaanden de gelegenheid gegeven om de overleden moslim regelmatig te kunnen bezoeken. Dit is anders dan in het geval de overleden persoon in land van herkomst wordt begraven.

De Wet op de Lijkbezorging voorziet in de verplichting van de gemeente om te voorzien in voldoende begraafcapaciteit. Tevens schrijft de wet onder meer voor hoe begravingen plaatsvinden, stelt het eisen aan de grondsamenstelling en geeft het burgers rechten. BIBIN heeft als doelstelling om uitsluitend in Nederland begraafplaatsen te realiseren. Daartoe treedt de ondernemer in overleg met gemeenten om geschikte locaties te kunnen verwerven.

BIBIN heeft ook de wens om een islamitische uitvaartcentrum te realiseren. Het uitvaartcentrum zal worden gebruikt als aanvullende dienst voor de (Nederlandse) moslims die wensen te worden begraven in Nederland. Voor de moslims die in het buitenland wensen te worden begraven, wordt er de dienst repatriëring via het uitvaartcentrum mogelijk gemaakt.

Het is een uniek concept: een begraafplaats en uitvaartcentrum op een plaats: dit is nog niet in Nederland opgericht. In dit plan zal meer de aandacht worden gevestigd op het realiseren van een algehele Islamitische begraafplaats zonder uitvaartcentrum. De locatie en het bestemmingsplan bied geen mogelijkheid om een uitvaartcentrum op te richten.

In dit document zijn de contactgegevens (adres) gegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub g Wob

[1] Zie o.a. http://al-yaqeen.com/nieuws/nieuws.php?id=2278,

Doelstelling ondernemingsplan:

In dit plan wordt duidelijk welke kansen en eventuele bedreigingen een rol spelen bij de oprichting van de onderneming.

Verder wordt er in dit ondernemingsplan richting gegeven om de doelstellingen te waarborgen dan wel te realiseren. Tevens is er gekeken naar de landelijke ontwikkelingen in de vraag naar Islamitisch begraven, deze gegevens zijn verwerkt in cijfers van het ondernemingsplan.

Het ondernemingsplan is opgesteld om een daadwerkelijke start te maken met het oprichten van een islamitische begraafplaats. Middels dit concept zullen velen moslims van de 2e en 3e generatie de mogelijkheid krijgen om begraven te worden in eigen land, volgens de islamitische geloofsleer.
Bij deze 2e en 3e generatie moslims behoren uiteraard ook de bekeerlingen, die mogelijk op latere leeftijd bekeerd zijn tot de islam.

In dit document zijn de concurrentie gevoelige (detail) gegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub g Wob

1. De ondernemer

1.1 Persoonlijke gegevens:

Naam	Stichting BIBIN
Roepnaam	n.v.t.
Geslacht	Rechtspersoon
Adres	Boshoeve 13
Postcode	3438 LT
Woonplaats	Nieuwegein
Telefoonnummer	0031 30 666 4111
Faxnummer	0031 30 666 4110
E-mail adres	info@bibin.nl

In dit document zijn de concurrentie gevoelige (detail) gegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub g Wob

2. Marketingplan

2.1 de onderneming:

Handelsnaam	**BIBIN**
Inschrijvingsnummer KvK	30195900
Rechtsvorm	**Stichting**
BTW	N.v.t.
Vergunningen	Geen
Subsidies	Geen
Verzekeringen	[redacted]
Belastingen	Inkomstenbelasting

In dit document zijn de concurrentie gevoelige (detail) gegevens onleesbaar gemaakt

2.2 Het idee:

Het idee is om een islamitische begraafplaats in Nederland voor moslims op te richten. Deze begraafplaats wijkt af van andere begraafplaatsen in Nederland en is daarom uniek op de volgende punten:

- De begraafplaats beschikt over het eeuwigdurende grafrecht;
- De begraafplaats is exclusief voor moslims en het grafrecht daarbinnen is voorbehouden aan moslims;
- De begraafplaats is afgezonderd van andere niet- islamitische begraafplaatsen.
- De overledene zal begraven worden met het gelaat naar het oosten gericht;
- De naleving van de Sunnah c.q. levenswijze van de Profeet Mohammed (vrede zij met hem).

2.2.1 Missie:

Riyad Al Jannah wil dienstverlenend zijn aan en het voor de moslims mogelijk maken om ook in Nederland volgens de Sunnah, namelijk binnen 24 uur, te worden begraven. Dit houdt een uitstekende service op het gebied van het zo snel mogelijk kunnen begraven van de overledene en het bieden van eventuele nazorg.

2.2.2 Visie:

'Service volgens de Sunnah' is de uitvaart en begrafenis conform de islamitische normen en waarden regelen voor de overledene. De rechten van de overledene beschermen door eeuwig durend grafrecht te garanderen en de nabestaanden hierover attenderen en ook hen begeleiden gedurende het rouwproces.

2.2.3 Doelstelling:

Wij willen voor 31 december 2016 een islamitische begraafplaats hebben opgericht. Dit betekent dat BIBIN in het begin van 2016 een begraafplaats dient aan te kopen en in te richten voor het behalen van dit doel.

In dit document zijn de concurrentie gevoelige (detail) gegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub g Wob

2.3 De markt:

2.3.1 De markt in beeld

De markt waarin Riyad Al Jannah gaat opereren is die van de begraafplaatsen. Deze markt is toegankelijk voor Riyad Al Jannah, omdat er momenteel geen begraafplaatsen beschikbaar zijn, die zich enkel en alleen richten op de islamitische geloofsleer.

De Islamitische begraafplaats Riyad Al Jannah, zal geheel islamitisch zijn en voldoen aan de volgende voorwaarden:

- Eeuwigdurend grafrecht;
- Een begraafplaats die exclusief is voor moslims en waarbij het grafrecht voorbehouden is aan de moslims;
- Begraafplaats die is afgezonderd van niet- islamitische begraafplaatsen;
- Oriëntatie van de grafligging naar het Noord- Zuid te zijn, zodat het gelaat van de overledene naar het oosten gericht is.

De doelgroep waarop Riyad al Jannah zich richt, zijn de moslims in Nederland. Het aantal moslims in Nederland stijgt met de jaren, de cijfers die beschikbaar zijn tonen aan dat in 2007[2] ruim 850.000 moslims in Nederland woonden. Dit aantal is met de jaren gestegen en verschillende bronnen tonen aan dat er zich ruim 1.040.000 moslims bevinden in Nederland.

Uit een kort onderzoek, in opdracht van BIBIN, is gebleken dat 76% van de Nederlandse Moslims graag in het land waar zij hebben geleefd begraven wil worden, indien aan de islamitische eisen normen en waarden tegemoet kan worden gekomen. Diverse organisaties hebben onderzoek gedaan hiernaar. Met de jaren blijkt dat in ieder geval dit een steeds groeiende behoefte is. Zo is uit onderzoek gebleken dat 22% van de ondervraagden in West-Brabant liever in Nederland begraven wil worden. De verwachting is dan ook dat de behoefte aan islamitische begraafplaatsen in Nederland zal toenemen. [3]

In dit document zijn de concurrentie gevoelige (detail) gegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub g Wob

[2] http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/bevolking/publicaties/artikelen/archief/2007/2007-2278-wm.htm
[3] http://al-yaqeen.com/nieuws/nieuws.php?id=2278 en https://universonline.nl/2013/06/07/jonge-moslims-willen-in-nederland-begraven-worden

2.4 Analyses

2.4.1 Concurrentie analyse

Bij de identificatie van de concurrenten, wordt er onderscheid gemaakt tussen twee verschillende concurrenten, namelijk:

- De directe concurrenten
- De indirecte concurrenten

Begraafplaats concurrenten	
De directe concurrenten:	De indirecte concurrenten:
2G [redacted]	

2G [redacted]	
Belangrijke aspecten:	Eeuwigdurend grafrecht
Tarieven:	Leden van de moskee 2G [redacted] Volwassen graf € Kindergraf “ Doodgeboren kind “ Niet- leden van de moskee 2G [redacted] Volwassen graf € Kindergraf “ Doodgeboren kind “
Onderscheid:	Reservering graf €
Strategie:	2G [redacted]
Bekendheid:	2G [redacted]

In dit document zijn de gevoelige (detail) gegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub g Wob

Riyad Al Jannah richt zich op het bieden van graven. Riyad Al Jannah zal derhalve haar begraafplaatsen verkopen (reserveren) aan geïnteresseerde uitvaartverzekeringsmaatschappij zoals Yarden en Monuta. De indirecte begraafplaatsen zijn begraafplaatsen die niet voldoen aan de normen en waarden volgens de Sunnah en de Quran. Dit heeft als gevolg dat de genoemde indirecte concurrenten in het rijtje passen van de gereserveerde plekken op algemene begraafplaatsen. Er wordt niet tegemoet gekomen aan normen zoals het niet kunnen garanderen dat alleen moslims worden begraven, het niet verbieden van versieringen van graven, het eeuwig durend grafrecht en de mogelijkheid dat er over de graven gelopen kunnen worden.

Reservering eigen graf

Het zal voor particulieren ook mogelijk zijn om een graf te reserveren voor de toekomst. Hiervoor betaalt de particulier eenmalig €2G aan reserveringskosten. Het voordeel is dat de particulier zekerheid heeft van een graf op de begraafplaats en tegelijk meerdere kan reserveren voor diens familieleden. Ook worden de kosten van het graf, na reservering, niet meer geïndexeerd. Bij betaling van de totale kosten (na het overlijden/ begrafenis) worden de reeds betaalde reserveringskosten in mindering gebracht.

In dit document zijn de concurrentiegevoelige (detail) gegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub g Wob

2.4.2 Leveranciersanalyse:

Om uiteindelijk de diensten en producten te kunnen leveren, dient Riyad Al Jannah te beschikken over de volgende producten.

Benodigdheden begraafplaats:	Prijzen
Kisten - **Volwassene (standaard maat)** - **Volwassene (volle maat)** - **Volwassene (extra volle maat)** - **Kinderen (40 cm)** - **Kinderen (80 cm)** - **Kinderen (100 cm)** - **Kinderen (120 cm)** - **Kinderen (140 cm)**	
Graafmachine	**Huren v.a. €[redacted]-**
Scheppen	**[redacted] stuks €[redacted]-**
Graven	**-**
Opsluitband (lange steen om naast de overledene te plaatsen) **5x15x100**	**€[redacted] per stuk** **[redacted]** **verzendkosten [redacted]**
Grafsteen	**Tussen €[redacted]- & €[redacted]-** **[redacted]**

Benodigdheden Riyad Al Jannah (kantoor)	Prijzen
Reinigingsmiddelen	**Budget vrijmaken voor ruim [redacted]**
Reinigingsmiddelen voor handen (hygiëne/desinfecterende middelen): • **Handdoek-zeep automaat** • **Navul zeep** • **Hygiënepapier**	**€[redacted] Excl. BTW** **€[redacted] Excl. BTW**

In dit document zijn de (financiële) gegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10, lid 2 sub g Wob

	[redacted] meter €[redacted] Excl. BTW
Overall met capuchon	per stuk €[redacted] Excl. BTW
Gebedsruimte	budget vrijmaken voor ruim €[redacted] - €[redacted]
Kantine	budget vrijmaken voor ruim €[redacted] - €[redacted]
Vaste Telefoons (balie/directeur)	€[redacted] per stuk Excl. BTW
Computers	€[redacted]- per stuk (hele set)
Balie (rechte)	€[redacted] Excl. BTW
2 Bureaus + aanbouwtafel + verrijdbaar ladenblok	€[redacted] Excl. BTW
Bureaustoel	per stuk €[redacted] Excl. BTW
Kantoorartikelen	budget vrijmaken voor ruim €[redacted] - €[redacted]
Archiefkasten 5 ordnerhoog	€[redacted] Excl. BTW
Ingebouwde keuken	([redacted] offerte afwachten)
Toiletten	per stuk €[redacted] Incl. BTW
Wasruimte voor de bezoekers (voor de wassing)	Budget vrijmaken voor ruim €[redacted] - €[redacted]
Wasruimte voor de overledene	Budget vrijmaken voor ruim €[redacted] - €[redacted]
Tafels en stoelen voor de kantine	€[redacted] per tafel en €[redacted] per stoel
Opbergruimte	Budget vrijmaken voor ruim €[redacted] - €[redacted]
Voorraadkasten	Budget vrijmaken voor ruim €[redacted] - €[redacted]
Keukenartikelen (bestek/pannen)	Budget vrijmaken voor ruim €[redacted] - €[redacted]
Ruimte voor nabestaanden	Budget vrijmaken voor ruim €[redacted] - €[redacted]

In dit document zijn de concurrentie gevoelige (detail) gegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub g Wob

2.5 Marketingmix:

2.5.1 Product:

Begraafplaats Riyad Al Jannah, zal een klein aantal producten leveren aan de consument, waaronder het eeuwigdurend recht op het graf. De producten die begraafplaats Riyad Al Jannah aanbiedt, zijn:

- Graven met eeuwigdurend grafrecht;
- Grafsteen;
- Kisten;
- Lijkenwade;
- Scheppen;
- Lange steen (om naast de overledene te plaatsen)ook wel bekend als opsluitband.

Riyad Al Jannah zal een klein aantal producten leveren aan de consument die geleverd worden in pakketten van diensten en producten. De pakketten die geleverd zullen worden zijn opgesteld i.s.m. de begraafplaats Riyad Al Jannah en overige verzekeringsmaatschappijen, waaronder Monuta, Dela, Assalaam uitvaartverzorging en deze pakketten bevatten de volgende zaken:

- Rouwvervoer van plaats van overlijden naar het uitvaartcentrum;
- Lijkenwassing en Kaffan;
- Rouwvervoer naar moskee en terug naar het graf;
- Ontvangst en ondersteuning in het rouwproces;
- Kist voor het vervoeren;
- Graf bij begraafplaats Riyad Al Jannah met eeuwigdurend grafrecht;
- Grafsteen met tekst.

Riyad Al Jannah biedt nazorg aan de nabestaanden, waaronder de gelegenheid om smeekbedes te verrichten op locatie voor de overledene. Riyad Al Jannah zal toegankelijk zijn om de overledene te kunnen bezoeken. Daarnaast biedt Riyad Al Jannah de mogelijkheid aan de nabestaande van de bekeerling(en) bijeen te komen in een ruimte op locatie. In deze ruimte krijgen de nabestaanden de mogelijkheid om op hun eigen manier het verlies te verwerken met de aanwezigen. Deze ruimte is speciaal voor de nabestaanden.

In dit document zijn de concurrentie gevoelige (detail) gegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub g Wob

2.5.2 Plaats:



In eerste instantie wordt er de focus gelegd op het realiseren van een islamitische begraafplaats. Voorwaarde is dat dit een begraafplaats is dat niet een onderdeel is van een andere aangrenzende begraafplaats. De grond zal eigendom toebehoren aan Riyad Al Jannah, zodat het eeuwigdurend grafrecht gegarandeerd kan worden. De locatie van de begraafplaats is de begraafplaats gevestigd in ZuidLaren. Adres: Annerweg 27, 9471KT Zuidlaren, Gemeente Tynaarlo, Provincie Drenthe.

2.5.2.1 Wet en regelgeving

Wet op de lijkbezorging regelt het volgende: artikel 37 heeft bepaald dat een bijzondere begraafplaats slechts kan worden aangelegd en in stand worden gehouden door een kerkgenootschap dan wel door een privaatrechtelijke rechtspersoon of een natuurlijk persoon. Aan deze voorwaarde voldoet Riyad Al Jannah. BIBIN is in dit geval een privaatrechtelijke rechtspersoon die een begraafplaats kan aanleggen en in stand kan houden.

Over de wijze van begraven wordt in artikel 3 van het Besluit op de lijkbezorging bepaald dat een lijk wordt begraven in een kist. Dit mag ook zonder kist, mits het lijk zich bevindt in een ander omhulsel. Aan het omhulsel worden in artikel 4 van hetzelfde besluit voorwaarden gesteld, namelijk: het omhulsel voor begraving dient te zijn vervaardigd met toepassing van biologisch afbreekbare materialen die het doel van de begraving niet belemmeren.

Over de grootte van de graven wordt verder niets benoemd, behalve de afstanden is het volgende bepaald in artikel 5 Besluit op de lijkbezorging:

In dit document zijn de concurrentie gevoelige (detail) gegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub g Wob

Afstand tussen graven onderling bedraagt ten minste dertig centimeter. Boven het omhulsel bevindt zich een laag grond van ten minste vijfenzestig centimeter. Ten hoogste drie lijken mogen boven elkaar worden begraven, mits boven elke kist of ander omhulsel een laag grond van ten minste dertig centimeter dikte wordt aangebracht, die bij een volgende begraving niet mag worden geroerd. Ten aanzien van de bovenste kist of het bovenste omhulsel is het tweede lid van toepassing.

De graven bevinden zich ten minste dertig centimeter boven het niveau van de gemiddeld hoogste grondwaterstand.

In artikel 4 van hetzelfde besluit is bepaald dat de afstand van een graf tot de erfscheiding van de begraafplaats ten minste één meter bedraagt.

Over de grootte van een graf is bij wet niets geregeld, maar in Nederland wordt er rekening gehouden met graven en uiteraard de kist. Begraven worden in een kist is niet verplicht zoals is vastgesteld. Volgens de islamitische normen dienen moslims worden begraven in een lijkgewaad, wit katoen/polyester dat het doel van de begraving in ieder geval niet zullen belemmeren. Doorgaans wordt de afmeting van 100/120 cm breed en 220/250 cm lang aangehouden.

Riyad Al Jannah houdt de afmeting 100 cm breed en 220 cm lang aan. Dit betekent het volgende, voor een graf (inclusief de afstand tussen twee graven) het volgende nodig is: 1,30x2,20 =2,86 m2

2.5.2.2 Bestemming

Uit het bestemmingsplan is het volgende vastgesteld: het perceel bestaat uit 5606 hectare grond.

Volgens het bestemmingsplan Kazerneterrein en Zuid-Es van de gemeente Tynaarlo is de bestemming van het perceel Begraafplaats. In artikel 10 van de voorschriften van het bestemmingsplan is een nadere beschrijving van de regels gegeven.

2.5.2.3 Objectomschrijving

Een perceel tuingrond gelegen tussen de Annerweg en de Oude Coevorderweg te Zuidlaren. Volgens het bestemmingsplan betreft het een begraafplaats. De grond achter de woningen is echter in gebruik als landbouwgrond. Het perceel is grotendeels omheind met schuttingen, afrasteringen en haagbeplanting. Aan de Annerweg is een afsluitbaar hek. Het terrein is middels hagen verdeeld in “kamers”. Het perceel is voorzien van een electra- en wateraansluiting. Aan de op het terrein aanwezige stacaravan c.q. afdak is gelet op de staat van onderhoud geen waarde toegekend. De ondergrond betreft een podzolgrond, ondertype loopodzolgrond, met leemarm en zwak lemig fijn zand.

2.5.2.4 Staat van onderhoud en courantheid

Het perceel is goed onderhouden. De courantheid van het perceel is vanwege de bestemming niet als goed aan te merken. Dit is vastgesteld door de taxateur. De courantheid kan niet worden verklaard, het is immers op de factoren van afstand en locatie beoordeeld. Naar oordeel van Riyad Al Jannah is de plaats geen belemmering en is dit juist voordelig voor Riyad Al Jannah. De locatie is voor de Nederlandse burgers niet gewild, omdat men doorgaans de behoefte heeft zich te laten cremeren in plaats van te begraven.

2.5.2.5 Bijzonderheden

Het perceel is zowel aan de Annerweg als aan de Oude Coevorderweg ontsloten. Volgens de voorschriften is op het perceel één gebouw met een maximale oppervlakte van 50 m2 toegestaan.

In dit document zijn de Concurrentie gevoelige (detail) gegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub g Wob

2.5.2.6. Bereikbaarheid

De locatie is prima bereikbaar zowel met eigen als het openbaar vervoer, kan men uit de provincies Drenthe, Groningen en Friesland de begraafplaats te Zuidlaren gemakkelijk bereiken. Er is een bushalte op 20 meter afstand met de lijnen 58, 308, 318, 100, richting centrum Zuidlaren, daarna richting Groningen, Haren, etc. en een halte op 50 meter afstand met de lijnen 58, 308, 318, richting Annen, Anloo richting Assen etc. Vanuit Zuidlaren, Schipborg, Oudemolen, Vries en omstreken is het begraaf hof op loop- en fietsafstand te bereiken. Bovendien is de begraafplaats prima met de auto bereikbaar en kan men op ongeveer 100 meter loopafstand bij de Walakkers parkeren aan de Annerweg.

2.5.2.7 Inrichting

Bij de inrichting van de begraafplaats, dient er gedacht worden aan de volgende zaken:

Ruimte	Afmeting in m2	Aantal	Totaal
Receptie	10	1	10
Ontvangstruimte incl. kantine	75	1	75
Invalide toilet met wasruimte	10	1	10
toiletten kantoren (dames en heren apart)	3	2	6
Bergruimte	5	1	5
Werkkast	3	1	3
technische ruimte installaties	30	1	30
berging materieel buiten	30	1	30

Totaal netto vloeroppervlakte (m2)			169
toeslag gangen	25%		42,25
toeslag constructie	10%		16,9

totale bruto vloeroppervlakte			**228,15**
Parkeerplaatsen zijn al aanwezig*			
per plaats	25	6	150

Bij de realisatie van de bovengenoemde zaken, dient er rekening gehouden worden met de vergunningen die hierbij komen kijken, zoals de aanvraag van de omgevingsvergunning. Dit is echter niet noodzakelijk, omdat de bebouwing volgens de normen van het bestemmingsplan zullen worden ingericht.

Op de locatie Riyad Al Jannah is het mogelijk om een gebouw te plaatsen. Het bestemmingsplan laat het toe om op het perceel één gebouw met een maximale oppervlakte van 50 m2 te bouwen. Dit mag uit twee lagen bestaan. Totale oppervlakte van het gebouw mag dan niet meer dan 100 m2 bedragen. In bovengenoemde berekening zijn ruimtes meegenomen die niet als onderdeel van het gebouw gezien hoeven te worden. Namelijk de bergruimte, werkkast, technische ruimte installaties en berging materieel buiten. Deze ruimten zijn gezamenlijk 68m2. Als die niet bij de berekening mee worden genomen, dan is de totale bruto oppervlakte 101 + 25.5 + 10,1 = 136,35.

In dit document zijn de concurrentiegevoelige (detail) gegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub g Wob

2.5.3 Prijs:

De prijzen die Riyad Al Jannah zal gaan hanteren, zijn afhankelijk van de pakketten die gekozen worden en/of er gekozen wordt voor enkel een graf bij begraafplaats Riyad Al Jannah. De tarieven zijn gebaseerd op de prijzen van onze directe concurrent. Deze directe concurrent biedt in dit geval hogere tarieven, omdat de uitvaart er in bij zit en ook dat er onderscheid wordt gemaakt tussen leden en niet leden. Voor Riyad Al Jannah is dat niet relevant. Er wordt een standaard prijs gehanteerd voor iedereen, mogelijkheid is om dit bedrag in een keer te betalen aan Riyad Al Jannah. Een ander optie is je als particulier hiervoor te laten verzekeren of te reserveren. Men heeft de keuze om een graf te kopen waarop het eeuwigdurend grafrecht op berust.
Hiervoor zullen de volgende prijzen voor gehanteerd worden:

Volwassen graf	€[redacted]-
Kindergraf (tot 5 jaar)	€[redacted]-

2.5.3.1 Motivering van de prijzen

De prijzen zijn gebaseerd op de tarieven van onze directe concurrent die volledige uitvaart en begraving aanbiedt. Riyad Al Jannah richt zich alleen op het verkopen van een graf en daarmee het garanderen van eeuwig durend grafrecht. Voor Riyad Al Jannah is de uitvaart en de kosten niet inbegrepen. Derhalve dat de prijzen lager zijn dan bij onze concurrent. Uitvaartkosten zijn, mede gelet op de islamitische normen, niet hoog. Moslims dienen na overlijden worden gewassen, zgn. rituele wassing. Dit gebeurd voornamelijk door familieleden of bekenden van de moskee en het gebed dat wordt verricht, is een plicht (oftewel een Fard Kifayah) naar moslims onderling. Ook dit dient kosteloos te gebeuren. Het enige wat tot uitvaartkosten horen, is het vervoeren van de overledene, de bewaring in een mortuarium en het bieden van de gelegenheid om de overledene te wassen. Deze kosten zullen niet meer dan €[redacted]- bedragen. Uitgaande van deze kosten, is Riyad Al Jannah toch nog goedkoper dan haar concurrent.

2.5.3.2 Bruto winst begraafplaats.

2800 m2 benutbaar voor graven (zie voorwaarden bestemmingsplan) [redacted]

Er is ook de mogelijkheid om kinderen te begraven, er geldt hiervoor een ander tarief. Riyad Al Jannah verwacht niet dat hier veel gebruik van wordt gemaakt.

Er wordt uitgegaan van ongeveer 200 graven (ruim genomen) men komt dan op de volgende berekening:

Afmeting kindergraf:	**1m lang en 1.3 breed = 1.3 m2**
Aantal graven:	200
Totaal oppervlakte:	1.3 m2 * 200 = 260 m2
Bruto winst:	[redacted]
Resterend oppervlakte:	2800m2 – 260m2 = 2540 m2

In dit document zijn de concurrentie gevoelige (delen) bedrijfsinformatie gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub g Wob

Resterend volwassen graven:	2G
Volwassen graven:	
Kindergraven:	
Totaal:	

Er is tevens een mogelijkheid om drie lijken boven elkaar te begraven. De grond is namelijk 7 meter diep. Hiermee wordt er voldaan aan de voorwaarden genoemd in artikel 5 lid 3 besluit op de lijkbezorging.

Er is vastgesteld dat er (in dit geval uitgaan van zowel volwassen als kindergraven) 2G graven mogelijk zijn. Met deze constructie zijn er minimaal nog extra 2G graven mogelijk.

Dit levert bruto het volgende op:

Volwassengraven:	2G
Kindergraven:	
Constructie drie onder elkaar (volwassen):	
Totaal:	

In dit document zijn de concurrentie gevoelige (detail) gegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub g Wob

2.5.4 Promotie:

Begraafplaats Riyad Al Jannah zal aan de naamsbekendheid blijven werken door promotie te maken op verschillende vlakken. De promotie gaan via vier promotiemiddelen:

2G

Deze middelen zijn vanaf de start het meest effectief, omdat de moslimgemeenschap via deze wegen het gemakkelijkst te bereiken is. Door de moslimgemeenschap eerst via deze weg te benaderen, worden de mensen sneller op de hoogte gesteld en wordt de interesses gewekt.

Daarnaast is Riyad Al Jannah een nieuwe islamitische begraafplaats, waar er niet veel van zijn, en

2G

Riyad Al Jannah zal zich op de markt introduceren door met een uniek concept uit te blinken. Dit is door de Sunnah van de profeet Mohammed, vrede zij met hem, na te leven. Er is op dit moment geen enkele begraafplaats in Nederland die voldoet aan de Sunnah van de profeet. Daarnaast heeft Riyad Al Jannah een samenwerkingsverband met plaatselijke moskeeën en religieuze instellingen. Dit zijn de volgende organisaties:

Organisatie	Contact gegevens
2G	

In dit document zijn de contactgegevens (detail) gegeve
2 sub g Wob



In dit document zijn de concurrentie gegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub g Wob

2.5.5 Organisatie

BIBIN is de stichting die een controlerende functie heeft op de uitvoer en werking van Riyad Al Jannah. Riyad al Jannah wordt bestuurd door BIBIN en valt daarmee onder de verantwoordelijkheid van BIBIN. Riyad Al Jannah zal in ieder geval een opdracht uitbesteden aan Sales en inhuur van werknemers waaronder de directeur en huismeester en schoonmaker. Riyad Al Jannah zal gebruik kunnen maken van het team van vrijwilligers die bij BIBIN bekend staat.

Sales:



Directeur:
Het is belangrijk dat de begraafplaats gestuurd wordt door een directeur. De directeur dient zich bezig te houden met de bestuurszaken en financiële zaken van de begraafplaats en verantwoordelijkheid en aanspreekpunt van Riyad Al Jannah.

Huismeester en schoonmaker:
Een huismeester en schoonmaker zal ervoor zorgen dat alle huishoudelijke taken verricht zullen worden, hieronder vallen de volgende zaken.

- Verrichten van reparaties en onderhoudswerkzaamheden;
- Onderhoud van het gebouw en de begraafplaats;
- Toezien op naleving van de huisregels;
- Beheren en schoonmaken van de grond en het gebouw.

3. Het financieel plan

Het realiseren van een dergelijke voorzieningen vraagt een doordacht investering- en exploitatieplan. Hieronder hebben wij een onderscheid gemaakt tussen de investering en de jaarlijkse exploitatielasten van Riyad Al Jannah.

3.1Het investeringsplan

De totale investering ziet er als volgt uit:

Aanneemsom *	**€**
Aanname budget voor inrichting gebouw	€
Bijkomende (onverwachte) kosten	€
Totale stichtingskosten	€
Totaal (incl. BTW) * **Uitgezonderd van BTW**	€

3.2Het financieringsplan

Het financieringsplan betreft de nodige financiering om de investeringskosten tegemoet te kunnen komen. Hierbij zal er onderscheid gemaakt worden tussen het eigen en vreemd vermogen. Dit zal er als volgt uit zien:

Eigen vermogen	
Spaargeld	
Totaal eigen vermogen	
Totaal investering	
Totaal vreemd vermogen	

In dit document zijn de concurrentie gevoelige (detail) gegevens onleesbaar gemaakt op grond van [illegible] lid 2 sub g Wob

3.3Exploitatiebegroting

	Jaar 1	Jaar 2
Brutowinst	[redacted]	
Kosten		
Personeelskosten		
Gas-, water-, elektriciteitskosten		
Bedrijfsverzekeringen		
Reclamekosten		
Exploitatie kosten (vastgesteld door taxateur)		
Totale kosten		

[redacted]

3.4Liquiditeitsbegroting

De liquiditeitsbegroting geeft een weergave van de ontvangsten en de uitgaven van de eerste vier maanden van het eerste jaar. Dit ziet er als volgt uit:

Ontvangsten	**Jan**	**Apr**	**Jul**	**Okt**
• **Contante verkopen (incl. BTW)**	[redacted]			
• **Giften**				
• **Te vorderen BTW**				
Totaal ontvangsten				
Uitgaven/Betalingen				

In dit document zijn de concurrentie gevoelige (de gev... akt op grond van art... 2 sub g Wob

• **Betalingen crediteuren (incl. BTW)**	2G					
• **Personeelskosten**						
• **Te verrekenen btw**						
• **Overige uitgaven**						
Totaal uitgaven						

In dit document zijn de concurrentie gevoelige (detail) gegevens onleesbaar gemaakt op grond van artikel 10 lid 2 sub g Wob

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	M. van Randwijk	**Datum**	2 december 2020
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	8222511
E-mail	martijn.van.randwijk@utrecht.nl	**Onderwerp**	Startnotitie Islamitische begraafplaats
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Openbare ruimte

Geachte leden van de raad,

Op 25 juni jl. hebben wij u geïnformeerd dat in het voorjaar van 2020 een aantal moslimorganisaties ons heeft benaderd met het verzoek om in Utrecht een Islamitische begraafplaats te realiseren. Er is voor hen een dringende maatschappelijke behoefte om te kunnen beschikken over een eigen begraafplaats. Deze behoefte en urgentie is met de coronamaatregelen toegenomen. Feit is dat circa 12% van de Utrechtse inwoners moslim is en er in Nederland maar twee Islamitische begraafplaatsen zijn. Deze twee begraafplaatsen raken momenteel in een hoog tempo vol. Naar aanleiding van de ontvangen verzoeken hebben wij een verkenning uitgevoerd. De resultaten van de verkenning zijn in de bijgevoegde Startnotitie Islamitische begraafplaats opgenomen. In de startnotitie is een aantal uitgangspunten opgenomen die, na nadere juridische toetsing, de basis vormen voor hoe de Islamitische begraafplaats in onze gemeente kan worden gerealiseerd.

Twee partijen
De basis van de verkenning wordt gevormd door de gesprekken die zijn gevoerd met de organisaties die bij ons het verzoek om een Islamitische begraafplaats te helpen realiseren hebben ingediend. Uit de gevoerde constructieve gesprekken blijkt dat er twee partijen zijn die dit doel nastreven, maar daarin niet met elkaar samenwerken. Deze twee partijen zijn:

- Stichting BIBIN.
  BIBIN (“Bijzondere Islamitische Begraafplaatsen In Nederland”)[1] heeft tot doel om verspreid over Nederland Islamitische begraafplaatsen te realiseren voor moslims uit heel Nederland.
- SMUO + partners.
  Dit is combinatie van SMUO (“Samenwerkingsverband Moskeeën Utrecht en Omgeving”) en haar partners Milli Gorus Utrecht, Diyanet Ulu moskee Utrecht en moskee Omar Al Farouk Utrecht. SMUO heeft tot doel het bevorderen van de bestuurlijke, organisatorische, strategische en financiële samenwerking tussen moskeeën in de regio Utrecht.

[1] BIBIN is statutair gevestigd in Utrecht en is eigenaar van de in april 2020 in gebruik genomen particuliere Islamitische begraafplaats in Zuidlaren (gemeente Tynaarlo, Drenthe).

Beide partijen hebben ons ter onderbouwing van het initiatief documenten aangeboden, die als bijlagen zijn opgenomen in de startnotitie. Uit deze documenten blijkt dat er nog geen sprake is van een gedetailleerd uitgewerkt plan. Het is nog niet bekend welke organisatie de Islamitische begraafplaats gaat exploiteren en of er naast BIBIN en SMUO + partners daarvoor nog meer gegadigden zijn.

Wet op de lijkbezorging
Het wettelijk kader voor begraafplaatsen wordt gevormd door de Wet op de lijkbezorging. In de Wet op de lijkbezorging staan twee artikelen, artikel 38 en artikel 40 lid 3, die een 'kerkgenootschap'[2] van oudsher meer rechten op een eigen begraafplaats verlenen dan een niet-kerkgenootschap. Het betreft hier een open norm, die door de gemeente nader moet worden ingevuld. Een kerkgenootschap of, in de geest van deze wet, een religieuze organisatie mag daarbij de actieve medewerking van de gemeente verwachten.

Het eerste deel van artikel 38 in de wet op de lijkbezorging luidt: "*Een kerkgenootschap is gerechtigd tot het hebben van één of meer kerkelijke begraafplaatsen tot een zodanige uitgestrektheid, als overeenkomt met een redelijk deel van de grond, welke in de gemeente voor begraafplaatsen bestemd is."*
Artikel 40, lid 3, van de wet op de lijkbezorging luidt vervolgens: "*Indien het kerkgenootschap geen eigenaar van de benodigde grond is, dragen burgemeester en wethouders desgevraagd zorg, dat het kerkgenootschap de grond, mede gelet op de staat, waarin deze […] moet verkeren, op redelijke voorwaarden in eigendom kan verwerven."*

Op basis hiervan gaat onze voorkeur voor de beoogde exploitant van de Islamitische begraafplaats uit naar een 'kerkgenootschap'. Wij zullen nader juridisch onderzoeken of dit de basis biedt voor het vervolgproces om te komen tot de exploitant en de realisatie van de Islamitische begraafplaats.

De voorkeurslocatie
In de verkenning zijn de potentiële locaties voor de Islamitische begraafplaats onderzocht. De beste optie om de gewenste Islamitische begraafplaats te realiseren lijkt ons het in gebruik nemen van een daarvoor beschikbaar deel van de gemeentelijke begraafplaats Tolsteeg. Door de structureel afgenomen behoefte aan traditioneel begraven in de westerse begraafcultuur - er wordt namelijk veel meer gecremeerd - is dit deel van Tolsteeg al zeker 15 jaar niet meer in gebruik. Dit deel is beschikbaar te maken voor een zeer lang gebruik als Islamitische begraafplaats. Bijkomend voordeel van deze locatie is dat vereiste basisvoorzieningen al aanwezig zijn. Op begraafplaats Tolsteeg staat het kantoor van de gemeentelijke begraafplaatsbeheerders. Door het gebruik als islamitische begraafplaats wordt de beschikbare grond duurzaam en doelmatig gebruikt. Het resterende deel van de gemeentelijke begraafplaats Tolsteeg blijft ongewijzigd in gebruik.

Bijkomend kenmerk van het beschikbare deel van begraafplaats Tolsteeg is, dat dit de juiste oppervlakte heeft om te voldoen aan 'de uitgestrektheid' zoals genoemd in artikel 38 van de Wet op de lijkbezorging. In de Memorie van Toelichting op dit wetsartikel is dit aspect als volgt uitgelegd: "*Gezien de beperktheid van de oppervlakte, welke in vele gemeenten voor begraafplaatsen beschikbaar is, wordt de bij dit artikel toegekende aanspraak voor elk kerkgenootschap beperkt tot zodanig deel van het voor begraafplaatsen in de gemeente bestemde arsenaal, als in verband met de plaatselijke sterkte van dat kerkgenootschap redelijk is te achten".* Het recht op een kerkelijke

[2] Deze van oorsprong Begraafwet van 1869 gebruikte eerst de term 'kerkelijke gemeente'. Dit is later omgezet – en nog steeds in gebruik – tot 'kerkgenootschap'.

begraafplaats van een bepaalde oppervlakte is dus gerelateerd aan de omvang van het kerkgenootschap. In de verkenning zijn ook alternatieve locaties onderzocht. De locatie Hamlaan heeft de bestemming begraafplaats, maar is niet als zodanig in gebruik en heeft er ook niet de technische voorzieningen voor, zoals gebouwen en nutsvoorzieningen. Er is ook gekeken naar de mogelijkheid om de twee bestaande Islamitische grafvakken op de gemeentelijke begraafplaatsen Daelwijck en Kovelswade over te dragen aan de moslimgemeenschap en deze op die manier te transformeren tot particuliere Islamitische begraafplaatsen. Dit geeft echter in onvoldoende mate invulling aan de behoefte. Daartoe is de resterende begraafcapaciteit op deze twee vakken (te) beperkt. Bovendien moeten alle rechthebbenden van de op deze vakken uitgegeven graven instemming verlenen voor de transformatie. Gelet op de genoemde voor- en nadelen heeft de locatie Tolsteeg op dit moment daarom de voorkeur.

Juridische aandachtspunten
We beschikken over de resultaten van de verkenning en de daarop gebaseerde uitgangspunten. Er is echter nog geen compleet beeld verkregen van de juridische haalbaarheid in het vervolgtraject. De in de startnotitie opgenomen uitgangspunten zijn vooral gebaseerd op de bepalingen in de Wet op de lijkbezorging. Deze uitgangspunten zijn daarna op hoofdlijnen getoetst aan wet- en regelgeving op het gebied van staatssteun, aanbesteding, de erfpacht en algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Uit deze toets blijkt dat de juridische mogelijkheden verder onderzocht moeten worden om in het vervolgproces op zorgvuldige en transparante wijze te komen tot de exploitant die de Islamitische begraafplaats kan realiseren en vervolgens de realisatie van de Islamitische begraafplaats.

Samenvattend
Op basis van de resultaten van de startnotitie achten wij de realisatie van een Islamitische begraafplaats in Utrecht kansrijk. Om te komen tot de realisatie van een Islamitische begraafplaats en het beschikbaar komen van een exploitant daarvoor gaan we de juridische mogelijkheden verder onderzoeken van onder meer de volgende uitgangspunten zoals beschreven in de ‘Startnotitie islamitische begraafplaats’:
a. De beoogde exploitant van de Islamitische begraafplaats is bij voorkeur een Utrechts ‘kerkgenootschap’ of religieuze organisatie met een lokale maatschappelijke relevantie;
b. De Islamitische begraafplaats is bij voorkeur een voorziening voor de moslims die woonachtig zijn binnen de gemeente Utrecht;
c. Als mogelijke locatie voor de Islamitische begraafplaats is een deel van begraafplaats Tolsteeg beschikbaar.

Vervolgstappen
Wij informeren u in maart 2021 over de voortgang van het juridisch onderzoek hoe kan worden gekomen tot de exploitant en de realisatie van de Islamitische begraafplaats. We zijn ons ten volle bewust van de urgente maatschappelijke behoefte en willen daarom spoedig en zorgvuldig de voorwaarden scheppen zodat een Islamitische begraafplaats kan worden gerealiseerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1723
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	18 maart 2021
Agendapunt	8.1
Omschrijving	Beantwoording SV 2021 nr. 55 Startnotitie Islamitische begraafplaatsen
ID	1776
Behandelend ambtenaar	M. van Randwijk
Telefoon	14030
E-mail	martijn.van.randwijk@utrecht.nl
Datum collegebesluit	12 maart 2021
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Wonen, Energie, Groen, Openbare Ruimte/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	18 maart 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2021, NUMMER 55

Datum	12 maart 2021
Van	College B&W
Behandeld door	M. van Randwijk
Doorkiesnummer	14030
E-mailadres	martijn.van.randwijk@utrecht.nl
Kenmerk	8596794
Beleidsveld	Openbare Ruimte

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2021 nummer 55 van raadslid Bos (SBU) van 22 februari 2021 over Startnotitie Islamitische Begraafplaats.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Gezien de landelijke en regionale vraag naar islamitische begraafplaatsen, is het college het met ons eens dat een regionale functie voor islamitische begraafplaatsen de voorkeur geniet? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet? Hoe uit dit zich in concrete acties?

Antwoord 1
Het is ons bekend dat de behoefte aan een Islamitische begraafplaats in Utrecht groot is. Om die reden werken wij actief mee aan het helpen realiseren van een 'bijzondere'[1], Islamitische, begraafplaats in onze gemeente. In de aan uw raad toegezonden Startnotitie Islamitische begraafplaats en de raadsbrief van 2 december 2020 (kenmerk 8222511) hebben wij aangegeven dat het wettelijk kader voor begraafplaatsen wordt gevormd door de Wet op de lijkbezorging (Wlb). In artikel 37 van de Wlb staat dat een bijzondere begraafplaats alleen kan worden aangelegd en in stand gehouden door een kerkgenootschap dan wel door een privaatrechtelijke rechtspersoon of een natuurlijk persoon. Een bijzondere begraafplaats kan dus niet worden gerealiseerd en beheerd door de gemeente. In artikel 38 vervolgens, stelt de Wlb dat een kerkgenootschap is gerechtigd tot het hebben van een kerkelijke begraafplaats (als vorm van bijzondere begraafplaats). Dit recht geldt dus niet voor een privaatrechtelijke rechtspersoon of een natuurlijk persoon die geen kerkgenootschap is. Het is op basis van de Wlb daarmee aan het kerkgenootschap om te bepalen of de beoogde 'kerkelijke begraafplaats', in dit geval een Islamitische begraafplaats, een lokale, regionale of landelijk functie krijgt.

---

[1] De Wet op de lijkbezorging gebruikt de term 'bijzondere begraafplaats' voor een particuliere begraafplaats. Katholieke, Protestantse, Islamitische en Joodse begraafplaatsen bijvoorbeeld zijn 'bijzondere' begraafplaatsen.

Vraag 2
Het college geeft het volgende aan: “de beoogde exploitant van de islamitische begraafplaats is bij voorkeur een Utrechts ‘kerkgenootschap’ of religieuze organisatie met een lokale maatschappelijke relevantie”. Waarom geeft de gemeente hier de voorkeur aan wanneer er regionaal behoefte is aan een islamitische begraafplaats?

Antwoord 2
In de door ons uitgesproken voorkeur in de raadsbrief van 2 december 2020 volgen we de lijn van de Wlb. In de Wlb is opgenomen dat de oppervlakte van de kerkelijke begraafplaats een afspiegeling dient te zijn van het aantal leden of bezoekers van die kerk (of moskee). De beschikbare ruimte op de bestaande begraafplaats Tolsteeg komt in redelijke mate overeen met de oppervlakte waar de Utrechtse kerkgenootschappen (of moskeeën) moskeeën aanspraak op kunnen maken.

Vraag 3
Is BIBIN volgens het college een religieuze organisatie met een lokale maatschappelijke relevantie? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3
De beantwoording van deze vraag komt aan de orde wanneer het juridisch onderzoek, genoemd in de raadsbrief van 2 december 2020, is afgerond. De resultaten van dat juridisch onderzoek zullen wij met uw raad delen.

Vraag 4
Hoe kan het dat een woordvoerder van BIBIN aangeeft de samenwerking met de gemeente een zware onvoldoende te geven? Hoe heeft de wethouder het zover kunnen laten komen?

Antwoord 4
Wij herkennen ons niet in het signaal van BIBIN. Er is constructief ambtelijk overleg met BIBIN en haar juridisch adviseur ontstaan en ook wethouder Diepeveen heeft overleg gevoerd met BIBIN. Mogelijk doelt BIBIN op het nog niet bekende resultaat van het juridisch onderzoek hoe de gemeente dient om te gaan met het gegeven dat er twee initiatiefnemers (BIBIN en SMUO + partners) zijn om hetzelfde doel te bereiken; het realiseren van een bijzondere Islamitische begraafplaats in Utrecht. We constateren dat deze twee initiatiefnemers niet samenwerken. De twee organisaties zijn door de projectleider wel verzocht de mogelijkheden van onderlinge samenwerking te verkennen.

Vraag 5
Klopt het dat BIBIN op 18 juni een verzoek heeft ingediend tot het realiseren van een bijzondere begraafplaats van en voor moslims in Utrecht en dat ze daar tot op heden geen formele inhoudelijke reactie op hebben ontvangen? Zo ja, waarom? Zo nee, hoe kan het dan dat BIBIN middels een advocaat dit heeft aangekaart?

Antwoord 5
Ja, het klopt dat op 18 juni 2020 door de juridisch adviseur van BIBIN een brief is verzonden gericht aan uw raad. De brief is als ingekomen stuk opgenomen bij gemeenteraadsvergadering van 9 juli 2020. De brief is daarop ter afdoening in handen gesteld van het college. Op 23 juli 2020 is namens ons de brief aan de juridisch adviseur beantwoord. In deze brief is weergegeven dat wethouder Diepeveen op 11 juni 2020 overleg heeft gevoerd met BIBIN. De wethouder heeft ook met de andere initiatiefnemers voor een Islamitische begraafplaats en met uitvaartorganisaties gesproken. De uitkomsten van die gesprekken zijn aan uw raad (raadsbrief 25 juni 2020, kenmerk 7705204) aangeboden. In de brief van de gemeente van 23 juli 2020 is verder ingegaan op de verkenning die de gemeente uitvoert naar de haalbaarheid van het realiseren van een particuliere islamitische begraafplaats in Utrecht en dat daartoe door de gemeente contact zal worden opgenomen met BIBIN. De juridisch adviseur van BIBIN heeft ons op 24 juli 2020 laten weten de brief van de gemeente van 23 juli 2020 niet te accepteren als formele reactie en dat BIBIN zich hiermee niet laat ‘afwimpelen’. Op

7 september 2020 hebben wij de juridisch adviseur van BIBIN wederom een brief gestuurd met het verzoek te komen tot constructief overleg. Deze uitnodiging is aanvaard en dit overleg heeft op 18 september 2020 in het kantoor van de juridisch adviseur plaatsgevonden. Aansluitend heeft in september 2020 inhoudelijke e-mailuitwisseling plaatsgevonden met de juridisch adviseur en hebben op uitnodiging van de projectleider de juridisch adviseur en BIBIN begraafplaats Tolsteeg op 30 september 2020 bezocht. Tot slot heeft op 8 december 2020 weer overleg plaatsgevonden tussen de projectleider, BIBIN en hun juridisch adviseur. Dit gesprek was georganiseerd om de op 1 december 2020 door ons vastgestelde startnotitie Islamitische begraafplaats te bespreken.

Vraag 6
Het college geeft ook het volgende aan: “De Islamitische begraafplaats is bij voorkeur een voorziening voor de moslims die woonachtig zijn binnen de gemeente Utrecht”. Bedoelt de gemeente hier exclusief voor de moslims die woonachtig zijn binnen de gemeente Utrecht of ook voor de moslims die woonachtig zijn binnen de gemeente Utrecht? Indien het eerstgenoemde het geval is, waarom? Waarom geniet dit de voorkeur boven een begraafplaats die voor alle moslims uit de regio toegankelijk is?

Antwoord 6
In de raadsbrief van 25 juni 2020 hebben wij, in de laatste alinea, opgenomen dat de initiatieven om een Islamitische begraafplaats te realiseren aantoonbaar gedragen moeten worden door de Utrechtse islamitische gemeenschap. Daarom is als uitgangspunt aangegeven dat de beoogde begraafplaats in beginsel een voorziening wordt voor de moslims woonachtig binnen de gemeente Utrecht, zodat daarmee hun mogelijke wens in vervulling kan worden gebracht om in de eigen gemeente te worden begraven. In onze voorkeur volgen wij artikel 38 van de Wlb, dat aan een kerkgenootschap het recht op een eigen begraafplaats verleent met een oppervlakte overeenkomstig de omvang van het kerkgenootschap. De wet richt het recht dus op de lokale omstandigheden en de lokale behoefte. In de Memorie van Toelichting bij artikel 38 van de Wlb staat dit als volgt geformuleerd: “Gezien de beperktheid van de oppervlakte, welke in vele gemeenten voor begraafplaatsen beschikbaar is, wordt de bij dit artikel toegekende aanspraak voor elk kerkgenootschap beperkt tot zodanig deel van het voor begraafplaatsen in de gemeente bestemde arsenaal, als in verband met de plaatselijke sterkte van dat kerkgenootschap redelijk is te achten”.

Vraag 7
Is het überhaupt aan het college om hier een voorkeur te hebben? Moet zij niet een *level playing field* verschaffen voor alle geïnteresseerde marktpartijen?

Antwoord 7
Het in onze raadsbrief van 2 december 2020 genoemde juridisch onderzoek gaat in het bijzonder in op deze vraag. Zoals hierboven bij vraag 3 is geantwoord, zullen wij de resultaten van dat juridisch onderzoek met uw raad delen.

Vraag 8
Vindt het college dat ze BIBIN en SMUO + Partners gelijk behandelen? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8
Wij zijn van mening dat wij beide partijen gelijk behandelen en we zijn met beide partijen in gesprek.

Vraag 9
Waarom probeert het college haar eigen voorkeur door te drukken qua locatie, zijnde begraafplaats Tolsteeg?
Antwoord 9
De voorkeur voor Tolsteeg is gebaseerd op het oogpunt van efficiënt grondgebruik in Utrecht. Er is in de westerse begraafcultuur al lange tijd sprake van de (toenemende) trend om zich te laten cremeren. Er worden daardoor steeds minder stoffelijke overschotten in een kist begraven. Omdat een begraving in een kist meer ruimte in beslag neemt dat het 'bezorgen van as', is de behoefte aan grond afgenomen. Er is daardoor overcapaciteit aan grond ontstaan en deze is op begraafplaats Tolsteeg het meest zichtbaar. Door het wegnemen van deze overcapaciteit maken we efficiënt, duurzaam en verantwoord gebruik van de grond. Begraafplaatsgrond kenmerkt zich doorgaans door een zeer lang (mogelijk eeuwenlang) gebruik. Andere locaties in Utrecht blijven dan beschikbaar voor andere ruimteclaims, zoals woningbouw, sportvelden, scholen et cetera.

Vraag 10
BIBIN was in 2014 een van de twee partijen die reageerde toen er gezocht werd naar marktpartijen voor het realiseren van een algemene begraafplaats. BIBIN stelde voor een Islamitische begraafplaats op de Hamlaan te realiseren. Dit plan sloot echter niet aan bij de wens van de buurt en de gemeenteraad voor een algemene begraafplaats. Is de wens van de buurt sindsdien nogmaals gepeild? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat kwam er toen uit? We kunnen ons voorstellen dat gezien de dalende behoefte voor begrafenissen, die het college zelf erkent, er hier wellicht verandering in is gekomen.
Antwoord 10
Er is na het mislukken van de aanbesteding in 2014 onderzocht of een algemene begraafplaats geïntegreerd kon worden in een ander plan of een gefaseerde ontwikkeling van deze locatie. Dat bleek niet rendabel en niet mogelijk. Wij hebben uw raad op 10 juli 2017 per brief over dit besluit geïnformeerd en in augustus 2017 is de wijk per Wijkbericht ("Beëindiging ontwikkeling begraafplaats Hamlaan") hiervan op de hoogte gesteld. Sindsdien is de wens van de buurt niet nogmaals gepeild, omdat daar geen aanleiding voor was. De dalende trend naar begraven in een kist (er wordt naar verhouding veel meer gecremeerd) en de inbreidingsmogelijkheden op de bestaande begraafplaatsen, maakt dat er geen behoefte is om een nieuwe (algemene) begraafplaats te realiseren.

Tot slot
Wij wijzen uw raad er tot slot graag op dat wij u in maart nader zullen informeren over de voortgang van het juridisch onderzoek hoe kan worden gekomen tot de exploitant en de realisatie van de Islamitische begraafplaats, zoals wij u in onze raadsbrief van 2 december 2020 hebben toegezegd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

STADSBELANG UTRECHT

Schriftelijke vragen Startnotitie Islamitische Begraafplaatsen

18 februari 2021

Naar aanleiding van de Startnotitie Islamitische Begraafplaats hebben wij enkele vragen over hoe de gemeente omgaat met de verschillende geïnteresseerde marktpartijen. Wij hebben het gevoel dat het college bepaalde partijen voortrekt en willen hier graag duidelijkheid over.

Vraag 1: Gezien de landelijke en regionale vraag naar islamitische begraafplaatsen, is het college het met ons eens dat een regionale functie voor islamitische begraafplaatsen de voorkeur geniet? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet? Hoe uit dit zich in concrete acties?

Het college geeft het volgende aan: “de beoogde exploitant van de islamitische begraafplaats is bij voorkeur een
Utrechts ‘kerkgenootschap’ of religieuze organisatie met een lokale maatschappelijke relevantie”.

Vraag 2: Waarom geeft de gemeente hier de voorkeur aan wanneer er regionaal behoefte is aan een islamitische begraafplaats?

Vraag 3: Is BIBIN volgens het college een religieuze organisatie met een lokale maatschappelijke relevantie? Zo nee, waarom niet?

Vraag 4: Hoe kan het dat een woordvoerder van BIBIN aangeeft de samenwerking met de gemeente een zware onvoldoende te geven? Hoe heeft de wethouder het zover kunnen laten komen?

Vraag 5: Klopt het dat BIBIN op 18 juni een verzoek heeft ingediend tot het realiseren van een bijzondere begraafplaats van en voor moslims in Utrecht en dat ze daar tot op heden geen formele inhoudelijke reactie op hebben ontvangen? Zo ja, waarom? Zo nee, hoe kan het dan dat BIBIN middels een advocaat dit heeft aangekaart?

Het college geeft ook het volgende aan: “De Islamitische begraafplaats is bij voorkeur een voorziening voor de moslims die woonachtig zijn binnen de gemeente Utrecht”.

Vraag 6: Bedoelt de gemeente hier exclusief voor de moslims die woonachtig zijn binnen de gemeente Utrecht of *ook* voor de moslims die woonachtig zijn binnen de gemeente Utrecht? Indien het eerstgenoemde het geval is, waarom? Waarom geniet dit de voorkeur boven een begraafplaats die voor alle moslims uit de regio toegankelijk is?

Vraag 7: Is het überhaupt aan het college om hier een voorkeur te hebben? Moet zij niet een *level playing field*
verschaffen voor alle geïnteresseerde marktpartijen?

Vraag 8: Vindt het college dat ze BIBIN en SMUO + Partners gelijk behandelen? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

Vraag 9: Waarom probeert het college haar eigen voorkeur door te drukken qua locatie, zijnde begraafplaats Tolsteeg?

BIBIN was in 2014 een van de twee partijen die reageerde toen er gezocht werd naar marktpartijen voor het realiseren van een algemene begraafplaats. BIBIN stelde voor een Islamitische begraafplaats op de Hamlaan te realiseren. Dit plan sloot echter niet aan bij de wens van de buurt en de gemeenteraad voor een algemene begraafplaats.

Vraag 10: Is de wens van de buurt sindsdien nogmaals gepeild? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat kwam er toen uit? We kunnen ons voorstellen dat gezien de dalende behoefte voor begrafenissen, die het college zelf erkent, er hier wellicht verandering in is gekomen.

Gesteld door:

- Stefan Gaillard, Stadsbelang Utrecht