Gemeente Utrecht

# Verslag openbare ochtend- en middagvergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

| | |
|---|---|
| **Datum** | 20 maart 2025 |
| **Locatie** | Stadhuishal, stadhuis |
| **Verslag door** | mw. S. Donkers (Notuleerservice Nederland) |
| **Vaststelling verslag** | |

## Aanwezigen

De voorzitter dhr. H. Stellinga, de wethouders, mw. S. Schilderman, mw. S. Maatoug, de commissiegriffier, mw. M. Friele, de leden, dhr. H. Geleijns (D66), mw. E. Usmany (Student&Starter), dhr. J. Mulderij (CDA), dhr. T. Stam (PvdA), mw. K. Alblas (ChristenUnie), dhr. J. Vasters (D66), mw. A. Sasbrink (PvdD), mw. Kool (Volt), dhr. C. Nyqvist (Stadsbelang Utrecht), dhr. D. Bosch (UtrechtNu!), dhr. M. de Pagter (VVD), dhr. M. Usta (DENK), dhr. F. Dekkers (GroenLinks), mw. J. Kleinrensink (GroenLinks), mw. J. Zwinkels (CDA), mw. J. van Meerveld (Student&Starter), dhr. M. Talhaoui (PvdA),

## Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

## Verslag openbare vergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte


1. Opening en mededelingen ....2
2. Vaststellen van de agenda van 20 maart 2025 ....2
3. Vasstellen van ingekomen agenderingen ....2
   3.1 Raadsvoorstel Wijziging Wegsleepverordening ....2
   3.2 Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen stukken ....2
   raadsbrieven en de Ombudsbrief maart. ....2
4. Verslagen ....2
5. Toezeggingen/moties ....3
6. Ingekomen stukken ....3
7. Raadsvoorstel Wijziging Havenverordening Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig ....3
8. Beantwoording SV2024 nr 225 over Rondzwervende winkelwagentjes in Terwijde ....8
9. Raadsbrief Meerjarenplanning werkzaamheden met verkeershinder 2025 en 2026 ....13
Lijst van toezeggingen ....27

# 1. Opening en mededelingen

**De voorzitter** opent de vergadering om 10.00 uur en heet iedereen die meekijkt van harte welkom.

**De voorzitter** deelt mee dat commissie-secretaris Willem Overbeek een ongeluk heeft gehad. Er gaat een kaart rond om hem beterschap te wensen. De gehele commissie is er behoorlijk van geschrokken en wenst hem veel sterkte. Hij geeft aan dat Tom Monster en Linda Ulsamer zijn werkzaamheden overnemen.

**Mevrouw Kool (Volt)** heeft eerder aangekondigd dat zij een werkbezoek voorbereidt aan de City in Nieuwegein, waar een duurzaam waterconcept voor het gebouwde gebied wordt geïmplementeerd. Van enkele medewerkers van het Hoogheemraadschap en de provincie heeft zij begrepen dat zij dit werkbezoek graag gezamenlijk willen doen. Dit lijkt mevrouw Kool ook van meerwaarde. Zij vraagt de commissie of er interesse is in een dergelijk bezoek, zodat de organisatie verder opgepakt kan worden.

**De heer Bosch (UtrechtNu!)** vraagt waarom dit onderwerp onder MGOR valt.

**Mevrouw Kool (Volt)** geeft aan dat zij heeft begrepen dat alles wat met water te maken heeft, binnen MGOR wordt besproken.

**Wethouder Schilderman** heeft piketdienst, waardoor het mogelijk is dat zij tijdens de vergadering een telefoontje moet aannemen.

**Wethouder Maatoug** heeft toegezegd in het eerste kwartaal een brief over parkeren te sturen, maar deze kan mogelijk een week later komen.

**De voorzitter** concludeert dat dit betekent dat de brief in het tweede kwartaal wordt verstuurd.

**De heer Usta (DENK)** reageert op de wethouder en geeft aan het jammer te vinden dat de brief later komt, omdat hij ernaar uitkijkt. Hij had begrepen dat de brief veel later zou komen, maar als het slechts een week vertraging is, kan hij daarmee leven.

# 2. Vaststellen van de agenda van 20 maart 2025

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

# 3. Vasstellen van ingekomen agenderingen

## 3.1 Raadsvoorstel Wijziging Wegsleepverordening

**De voorzitter** stelt voor om dit als A-punt door te geleiden naar de raad van 27 maart 2025.

**De heer De Pagter (VVD)** wil een toezegging van de wethouder dat de tarieven worden aangepast, zodat duidelijk is dat er een tarief voor twee jaar wordt vastgesteld. Op dit moment staan de tarieven twee keer vermeld. Als de wethouder deze toezegging kan doen, heeft hij er geen bezwaar tegen dat het als A-punt naar de raad gaat.

**Wethouder Maatoug** kan deze technische wijziging toezeggen.

## 3.2 Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen stukken raadsbrieven en de Ombudsbrief maart.

**De heer De Pagter (VVD)** geeft aan dat er recent technische vragen zijn gesteld over de parkeerapp. De wethouder heeft zojuist ook iets gezegd over de brief, en daarom wil hij wachten tot de volgende vergadering met het agenderen van dit onderwerp.

**De voorzitter** geeft aan dat de griffier heeft aangegeven dat het dan juni wordt voordat het besproken kan worden.

**De heer Usta (DENK)** vraagt of hij het goed begrijpt dat de brief pas op 3 juni wordt geagendeerd.

**De voorzitter** bevestigt dat de bespreking van de parkeerapp wordt uitgesteld totdat de brief binnen is. Dit betekent dat de inhoudelijke behandeling in juni plaatsvindt. Verder concludeert de voorzitter dat er in april geen inhoudelijke agendapunten zijn, enkel een procedureel deel. Dit biedt ruimte voor werkbezoeken.

**Wethouder Schilderman** geeft aan dat het deze week de Week van de Circulaire Economie is. Afgelopen dinsdag heeft het grondstoffendepot van de gemeente Utrecht ook een naam gekregen, en misschien is het leuk om dit te bezoeken. Het onderwerp raakt de openbare, maar het zou ook onder duurzaamheid kunnen vallen.

**De heer Vasters (D66)** geeft aan dat EDVW mogelijk wil aansluiten vanuit het oogpunt van openbare duurzaamheid.

**De voorzitter** vindt het ook een leuk idee, en de wethouder geeft aan dat zij dit verder zal uitwerken.

# 4. Verslagen

Het concept verslag van de commissie vergadering Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 13 februari 2025 en het concept verslag van de besloten vergadering van de commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 11 maart 2025 wordt ongewijzigd vastgesteld.

# 5. Toezeggingen/moties

De voorzitter geeft aan dat er een foutieve lijst aan de stukken is toegevoegd, voor de eerst volgende vergadering wordt de juiste motielijst toegevoegd.

# 6. Ingekomen stukken

1. Een petitie over Stop de verkeerschaos in Utrecht.
2. Brandbrief wijkplatforms Utrecht NoordWest en Overvecht betreft het lage participatieniveau bij de uitwerking startnotie Natuurgebied Zuilen
3. Herinrichting Tuinwijkroute
4. Reactie Themagroep Verkeer Noordoost Utrecht op het Voorlopig Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp herinrichting Tuinwijkroute

**De voorzitter** heeft zojuist de petitie “stop de verkeerschaos in Utrecht “ in ontvangst genomen en het voorstel is dit te betrekken bij agendapunt 9. De commissie gaat akkoord met het afdoeningsvoorstel voor de overige drie stukken.

**De voorzitter** schorst de vergadering voor enkele minuten.

# 7. Raadsvoorstel Wijziging Havenverordening Utrecht, maximaal aantal personen per vaartuig

### Mededelingen
**De wethouder** heeft geen mededelingen.

### Mededelingen
**De commissieleden** hebben geen mededelingen.

**De voorzitter** geeft aan dat met dit voorstel de havenverordening Utrecht gewijzigd wordt met daarin de volgende punten:
Een toevoeging van een verbod om een maximaal aantal personen per vaartuig te overschrijden, met uitzondering van vaartuigen die beschikken over een exploitatievergunning.
De mogelijkheid van een ontheffing van het verbod in bijzondere situaties en bij vergunde evenementen.

## Eerste termijn

**Mevrouw Sasbrink (PvdD)** vindt het belangrijk om de overlast op en langs het water te beperken en steunt het voorstel. De overlast en schade aan groenvoorzieningen, evenals het afval in de openbare ruimte, zijn bij iedereen bekend. Zij vraagt de wethouder aan welke bijzondere situaties het college denkt bij het maken van uitzonderingen, en hoe vaak dit naar verwachting zal voorkomen. Ook wil zij weten of er in die gevallen aanvullende eisen gesteld kunnen worden.

**De heer Stam (PvdA)** steunt het voorstel, mede omdat het steeds drukker wordt op de Utrechtse wateren door bootjes uit Amsterdam die naar Utrecht komen. Hij vindt het logisch dat er een keuze wordt gemaakt om hierop te handhaven.
Hij heeft twee technische vragen. De eerste komt vanuit de scouting, die een grote boot heeft die een aantal kleinere bootjes voorttrekt. Het kan voorkomen dat er daardoor meer dan twaalf personen aan boord zijn. Zij willen weten of dit ook onder het verbod valt.
De tweede vraag betreft de kosten van de exploitatievergunning en de vergunning voor evenementen. Tot slot sluit hij zich aan bij de inhoudelijke vraag van de PvdD.

**Mevrouw Kool (Volt)** is positief over de wijziging, omdat hiermee beter kan worden gehandhaafd op grote groepen, die doorgaans meer overlast veroorzaken. Volt is ook positief over het feit dat hiermee onvergunde passagiersvaart wordt tegengegaan.
Zij vraagt of er plannen zijn om ook de overlast van schepen met minder dan twaalf personen aan te pakken. Volt is van mening dat de effectiviteit van de wijziging valt of staat met de mate van handhaving. Daarom wil zij weten hoe de handhaving wordt georganiseerd en hoeveel capaciteit hiervoor beschikbaar komt. Als derde vraagt zij op basis van welke criteria wordt besloten om wel of geen ontheffing te verlenen. Tot slot vraagt zij hoe inwoners zonder exploitatievergunning over deze maatregel worden geïnformeerd.

**De heer De Pagter (VVD)** vindt het duidelijk dat er op zomerse dagen overlast ontstaat door luidruchtige mensen op boten en sloepen. De VVD wil daarom strenger handhaven tegen dit gedrag. Zij willen vooral optreden tegen overlast door hard geluid, wildplassen, hinderlijk gestalde fietsen en beschadiging van groen en openbare ruimte. De VVD vindt dat de handhaving zich moet richten op deze bestaande problemen en regels, en is er niet van overtuigd dat het nodig is om een nieuwe regel toe te voegen. Volgens hen is de regel van twaalf personen en een schipper te generiek en lost deze de overlast niet per se op, hij raakt ook mensen die geen overlast veroorzaken.
De Wilhelminagroep Zeeverkenners gaat meerdere keren per jaar met een grote groep varen, en dat mag dan ook niet meer. De heer De Pagter vraagt of de wethouder een algemene uitzondering kan maken voor groepen met kinderen, zoals de waterscouting of andere watersportverenigingen. De VVD is van mening dat de voorgestelde regeling de overlast niet direct beperkt, omdat deze overlast ook kan ontstaan bij kleine boten met bijvoorbeeld vier personen en een speaker. Daar moet juist op gehandhaafd worden, in plaats van uitsluitend op boten die met meer dan twaalf personen varen.

**De heer Stam (PvdA)** vraagt of **de heer De Pagter** het ermee eens is dat de maatregel een gelijk speelveld creëert voor mensen met een exploitatievergunning.

**De heer De Pagter (VVD)** stelt dat het niet per se om iets commercieels hoeft te gaan als je een bootje bezit. Als voorbeeld noemt hij zijn familie, waarmee hij dan niet meer op een bootje zou kunnen gaan zitten.

**De heer Stam (PvdA)** is van mening dat de heer De Pagter dan waarschijnlijk een bootje zou moeten huren, waarbij een schipper aanwezig is die dan verantwoordelijk is.

**De heer De Pagter (VVD)** probeert duidelijk te maken dat het niet altijd om een gehuurd bootje met een schipper gaat. Het kan ook om een eigen bootje gaan, en dan ben je geen commerciële partij of concurrent.

**De heer Stam (PvdA)** vindt dat grote schepen meestal commercieel worden geëxploiteerd, en dat het daarom belangrijk is om een gelijk speelveld te creëren waarbij exploitanten kunnen worden aangesproken op hun verantwoordelijkheid.

**De heer De Pagter (VVD)** benadrukt nogmaals dat het niet altijd om commerciële vaart gaat. Wanneer er alleen op aantallen wordt gehandhaafd, worden ook mensen geraakt die geen overlast veroorzaken. De VVD wil vooral handhaven op overlast.

**Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks)** vraagt of de heer De Pagter de mening deelt dat deze maatregel juist is voorgesteld omdat de handhaving zelf hierom heeft gevraagd.

**De heer De Pagter (VVD)** geeft aan dat hij goede handhaving op overlast belangrijk vindt. Nu de handhavingscapaciteit is uitgebreid, wil hij eerst inzetten op de bestaande regels, met name op het aanpakken van geluidsoverlast. Als dat onvoldoende blijkt, kan er wat hem betreft alsnog naar deze maatregel worden gekeken.

**Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks)** benadrukt dat handhavers aangeven dat zij deze regel juist nodig hebben om effectief te kunnen handhaven. Ze is erg benieuwd of de heer De Pagter de overlast daadwerkelijk wil aanpakken.

**De heer De Pagter (VVD)** stelt dat hij de overlast absoluut wil aanpakken, maar niet een groep van twaalf mensen die geen overlast veroorzaakt. De VVD ziet liever handhaving op bestaande regels. Als voorbeeld van een maatregel noemt hij het plaatsen van een decibelbord naast het water, waarmee het geluidsniveau kan worden gemeten. Dit creëert bewustwording en kan ertoe leiden dat mensen hun gedrag aanpassen.

**De heer Geleijns (D66)** vraagt hoe goed het geluid van een specifieke boot gemeten kan worden wanneer er meerdere boten tegelijk varen.

**De heer De Pagter (VVD)** vindt dat het vooral gaat om de totale overlast. Wanneer er veel geluid is, moet dit duidelijk worden gemaakt. Het plaatsen van een bord is volgens hem een idee, en hij is benieuwd wat de wethouder daarvan vindt. Tot slot wil hij aan de wethouder vragen waar de extra handhavingscapaciteit vandaan komt. Hij geeft aan dat hierover vanochtend iets is gedeeld, maar dat hij dat nog niet heeft kunnen bekijken. Hij vraagt of de wethouder dit kort kan toelichten.

**De heer Usta (DENK)** sluit zich voor een groot deel aan bij de VVD, maar hij wil daarbij wel benadrukken dat er moet worden gehandhaafd waar daadwerkelijk overlast is. Mensen moeten ook de ruimte krijgen en niet direct een boete opgelegd krijgen. Zij moeten eerst worden aangesproken. Hij vraagt aan de wethouder hoe hierop gestuurd kan worden. Overlast moet volgens hem voor iedereen duidelijk gedefinieerd worden, bijvoorbeeld via een bewustwordingscampagne. Tot slot pleit hij voor het instellen van een meldpunt waar inwoners overlast kunnen melden.

**De heer Mulderij (CDA)** is voorstander van de maatregel. Volgens hem is een groep van dertig personen lastiger te houden aan de regels dan een groep van twaalf. Hij vraagt zich tevens af of Utrecht zit te wachten op boten met dertig mensen aan boord.
Handhaving is belangrijk, maar volgens hem is het nog beter als mensen al vóórdat ze Utrecht binnenvaren op de hoogte zijn van de geldende normen en regels. In de havenfolder leest hij weinig over zaken als openbare toiletten of de hoogte van de boete voor wildplassen.
Voorlichting moet volgens de heer Mulderij aan de voorkant plaatsvinden en mensen moeten gestimuleerd worden om gedrag te vertonen dat gewenst is.

De voorzitter heet mevrouw Usmany welkom in de commissie aangezien het haar eerste bijdrage is.

**Mevrouw Usmany (Student&Starter)** hecht veel waarde aan plezier op het water, maar wel op een manier die ook veilig is. Student&Starter steunt het voorstel en ziet het als een goed middel om te kunnen handhaven en een gelijk speelveld te creëren.
Tegelijkertijd vraagt zij, net als anderen, aandacht voor de voorwaarden rondom ontheffingen. Zij wil weten wat de criteria zijn voor het verlenen van een ontheffing, of hier kosten aan verbonden zijn, en of er een limiet is aan het aantal ontheffingen dat kan worden afgegeven.
Zij ziet de antwoorden hierop graag tegemoet in een raadsbrief.

**Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks)** vindt het leuk om het eens over de havenverordening te hebben. GroenLinks vindt het een terechte aanpassing om de overlast tegen te gaan en vindt het bovendien eerlijker voor boten die wél een vergunning hebben. Zij vraagt of er bij de vergunningsaanvraag ook aandacht kan zijn voor vervuiling, veroorzaakt door mensen die afval in het water gooien. Ze is benieuwd of hier specifieke eisen aan gesteld kunnen worden.

**De heer Geleijns (D66)** is blij dat er actie wordt ondernomen om de overlast van vorig jaar aan te pakken en dit jaar te proberen te voorkomen. Tegelijkertijd vindt hij het jammer dat er extra regels nodig zijn, die mogelijk het gebruik van de openbare ruimte beperken. Deze regel helpt bij het tegengaan van bedrijfsmatige passagiersvaart zonder exploitatievergunning en sluit aan bij de landelijke regelgeving. Ook sluit de maatregel aan bij die van Amsterdam. Hij vraagt zich echter af of dit voldoende is. Hij wil van de wethouder weten hoe zij ervoor gaat zorgen dat deze aanpassing het gebruik van de openbare ruimte niet beperkt.
Ten tweede vraagt hij een toezegging dat er, naast deze aanpak, ook nadruk komt te liggen op het toevoegen van voorzieningen, zoals tijdelijke toiletten, afvalbakken en fietsvoorzieningen, om overlast te beperken. Daarnaast wil hij weten hoe uitvoerbaar en effectief de maatregelen in de praktijk zijn. Hij vraagt hoe de wethouder omgaat met een theoretische situatie waarbij een boot met dertien personen rustig voorbijvaart zonder vergunning, terwijl een boot met vijf personen juist veel overlast veroorzaakt. Hij is benieuwd wie er in zo'n geval wordt beboet of aangesproken.
Ook vraagt hij hoe het zit met ontheffingen en waarom er niet simpelweg op daadwerkelijke overlast kan worden gehandhaafd.

**De heer Stam (PvdA)** merkt op dat hij dacht dat D66 juist geen handhaving op overlast wilde zolang de voorzieningen niet op orde waren.

**De heer Geleijns (D66)** geeft aan dat hij daar op dit moment geen duidelijk antwoord op heeft.

**De heer Stam (PvdA)** zegt blij te zijn dat D66 van standpunt is veranderd.

**De heer Nyqvist (Stadsbelang Utrecht)** vindt dat het aantal mensen op een boot niet bepalend moet zijn voor handhaving, maar juist de mate van overlast. Volgens hem zijn groepen moeilijk te meten of met elkaar te vergelijken. Daarnaast is hij van mening dat de situatie niet alleen door een negatieve bril bekeken moet worden; dit soort activiteiten hoort nu eenmaal bij het stadsleven. Tegelijkertijd vindt hij ook dat mensen niet onnodig iets ontzegd moet worden.

**De voorzitter** schorst de vergadering voor vijf minuten voor de voorbereiding op de beantwoording.

**Wethouder Schilderman** begint met het bespreken van de effectiviteit van de voorgestelde maatregel. Zij legt uit dat deze maatregel tot stand is gekomen op basis van een duidelijk advies van de handhavingsdiensten. Het invoeren van de maatregel betekent niet dat er niet wordt gehandhaafd op overlast, zoals wildplassen of geluidsoverlast.
De handhavers ervaren dat het handhaven bemoeilijkt wordt door partijen zonder vergunning of die geen vaste samenwerkingspartner zijn. Het is lastig om met deze partijen afspraken te maken, en in sommige gevallen lijkt het alsof er sprake is van commerciële vaarten, terwijl er dan toch gezegd wordt dat het om een vriendengroep gaat. Zeker bij overlast op het water is effectieve handhaving noodzakelijk. Afgelopen zomer deden zich meerdere incidenten voor met boten uit Amsterdam die in Utrecht voor overlast zorgden. Deze partijen zijn moeilijk aanspreekbaar, wat handhaving bemoeilijkt. Met vergunninghoudende partijen kunnen wél afspraken worden gemaakt en kunnen er eisen worden gesteld. De wethouder geeft aan dat deze partijen vaak aangeven dat zij worden aangesproken op overlast die zij zelf niet veroorzaken.

De boten kwamen veelal naar Utrecht omdat Amsterdam eerder een vergelijkbare maatregel had ingevoerd. In de beleidsnota Stadswater werd al de oproep gedaan om meer te doen dan alleen handhaven. Het handhavingsprogramma biedt nu ruimte om hier verdere invulling aan te geven. In 2025 wordt er 1.506 uur extra beschikbaar gesteld voor handhaving op het water. In 2024 was dit nog 600 uur, dus dit is een aanzienlijke uitbreiding. De extra capaciteit wordt ingezet op dagen waarop grote drukte wordt verwacht. Daarbij wordt niet alleen gehandhaafd op de zogenoemde "twaalfplusregeling", maar op diverse vormen van overlastgevend gedrag.
De combinatie van meer uren én de twaalfplusregeling maakt de handhaving effectiever. De extra capaciteit maakt het ook mogelijk om kleinere boten die overlast veroorzaken aan te pakken.
Volgens de wethouder komt overlast onevenredig vaak van grotere boten, wat de keuze voor deze maatregel verklaart. Voor een deel is het duidelijk voor het college wat onder een uitzondering gaat vallen, maar een ander deel zal in de praktijk moeten blijken tijdens het komende vaarseizoen. In het eerste kwartaal van 2026 komt de wethouder met een evaluatiebrief over de maatregel. Op dit moment denkt zij bijvoorbeeld aan uitzonderingen voor ongemotoriseerd vervoer, zoals de Slooproeiers. Sleepboten worden als losse boten gezien en zullen daarom geen problemen ondervinden met de regeling.
De kosten van een exploitatievergunning zijn, mede door amendementen die vorig jaar zijn aangenomen, met meer dan 50 procent gestegen. De kosten zijn gebaseerd op de capaciteit van de boot en bedragen €14,50 per persoon.
De uitbreiding van handhavingscapaciteit komt voort uit een herprioritering. Zo worden er 416 uur afgehaald bij bedrijfsafval, waar eerder extra inzet nodig was vanwege de invoering van een nieuw systeem. Nu dit systeem goed functioneert, kan de handhaving daar worden afgeschaald. Bij hondenhandhaving gaat het om een afbouw van 490 uur, omdat gerichte handhaving daar lastig is en wijkboa's dit kunnen meenemen in hun reguliere werk.
Hoewel mensen altijd zelf verantwoordelijk zijn voor het kennen van de wet- en regelgeving, onderzoekt de wethouder of aanvullende communicatie via borden mogelijk is. Zij is ook in gesprek met booteigenaren over deze maatregel. Ook merkt de wethouder op dat een decibelbord volgens haar geen bijdrage levert aan handhaving en geen toegevoegde waarde heeft.

**De heer De Pagter (VVD)** verduidelijkt dat zijn opmerking over het decibelbord niet ging over handhaving, maar bedoeld was om mensen op de boot inzicht te geven dat zij overlast veroorzaken.

**Wethouder Schilderman** geeft aan dat zij niet denkt dat dit zal helpen. In grote groepen zijn mensen volgens haar vaak niet gericht op wat er om hen heen gebeurt.
Varen met familie is volgens haar nog steeds mogelijk, bijvoorbeeld met een exploitatievergunning. In sommige gevallen kan dit zelfs nog met een schipper geregeld worden.
De wethouder merkt op dat het aantal mensen dat een boot bezit die daadwerkelijk op een veilige manier meer dan dertien personen kan vervoeren, beperkt is.
Tot slot benoemt zij dat er wordt gewerkt aan extra voorzieningen, wat ook een belangrijk uitgangspunt is in de nota Stadswater. Zij is daarnaast bezig met het aanwijzen van extra opstapplekken. Hierbij ziet zij dat met exploitanten goede afspraken te maken zijn. Deze partijen zijn bovendien beter aanspreekbaar, wat de uitvoerbaarheid van de maatregel ten goede komt.

## Gemiste antwoorden

**De heer Mulderij (CDA)** mist het antwoord op zijn vraag over hoe boten van buitenaf worden geïnformeerd over de geldende regels.

**De heer De Pagter (VVD)** mist het antwoord op zijn vraag over de zeeverkenners, en of er voor hen een uitzondering gemaakt kan worden.

**Mevrouw Kool (Volt)** mist een reactie op haar vraag over de gronden waarop wordt besloten om wel of geen vergunning te verlenen.

**Mevrouw Usmany (Student&Starter)** merkt op dat haar verzoek om een raadsbrief met daarin de criteria voor ontheffingen nog niet is beantwoord.

**De voorzitter** geeft aan dat deze raadsbrief is toegezegd.

**Wethouder Schilderman** licht toe dat zij de laatste twee vragen wel heeft beantwoord, maar dat zij daarbij de Partij voor de Dieren had genoemd, omdat zij een vergelijkbare vraag hadden gesteld. Zij heeft aangegeven dat er eerst ervaring moet worden opgedaan met de maatregel en heeft het voorbeeld van ongemotoriseerd vervoer genoemd. De evaluatie hiervan zal over een jaar in een raadsbrief worden gedeeld. Ook de situatie van de zeeverkenners kan daarin worden meegenomen. De wethouder geeft aan dat dit een logische plek is om te kijken naar mogelijke uitzonderingen. Verder meldt de wethouder dat de vaarkaart momenteel wordt herzien. Dit is volgens haar een belangrijk communicatiemiddel om gedragsregels op het water over te brengen, ook aan boten van buiten de stad.

### Tweede termijn

**De voorzitter** inventariseert dat er geen behoefte is aan een tweede termijn. Hij vraagt hoe dit verder kan naar de raad.

**De heer De Pagter (VVD)** wil een voorstel indienen wanneer de wethouder niet met een toezegging op de uitzondering voor de zeeverkenners kan komen.

**Wethouder Schilderman** is van mening dat dit passend opgelost kan worden. Wanneer de VVD dit anders wil notuleren dan ziet zij het voorstel graag tegemoet.

**De heer De Pagter (VVD)** is van mening dat hij zeker met een motie moet komen gezien het antwoord van de wethouder omdat wat hem betreft die uitzondering voor de zeeverkenners moet komen of andere verenigingen die met kinderen op pad gaan.

**Wethouder Schilderman** zal deze groepen onder de bijzondere situaties uitzonderen.

**De voorzitter** stelt voor dat de wethouder en de heer de Pagter samen in overleg gaan en dat de heer De Pagter dan doorgeeft of het punt al dan niet als B punt naar de raad kan.

**De voorzitter** schorst de vergadering voor een woordvoerderswissel om 11.10 uur.

### Toezegging

- Het college komt in Q1 2026 met een raadsbrief waarin de gewijzigde havenverordening, inclusief het maatwerk dat hiermee mogelijk wordt gemaakt, wordt geëvalueerd.

# 8. Beantwoording SV2024 nr. 225 over Rondzwervende winkelwagentjes in Terwijde

### Mededelingen

**De wethouder** heeft geen mededelingen.

### Mededelingen

**De commissieleden** hebben geen mededelingen.

Geagendeerd door: Jantine Zwinkels (CDA), Miraç Usta (DENK), David Bosch (UtrechtNu!)
11.20uur

**De voorzitter** geeft aan dat de fracties van CDA**,** DENK en UtrechtNu! de beantwoording van de schriftelijke vragen over rondzwervende winkelwagentjes in Terwijde willen agenderen, en dit onderwerp in bredere zin willen betrekken op de hele stad Utrecht.
De fracties zijn teleurgesteld in de antwoorden van het college, waarin zij een gebrek aan verantwoordelijkheid zien voor het beheer van de openbare ruimte. Hoewel zij de inzet waarderen op het gebied van gesprekken met de betrokken supermarkten, vinden zij dat deze inspanningen onvoldoende zijn om het probleem structureel aan te pakken. Zij willen daarom graag met andere fracties in debat over mogelijke oplossingen. Hierbij denken zij onder andere aan extra of beter

ingerichte inzamelplekken, en aan het herinvoeren van het muntjessysteem, dat mensen stimuleert om hun winkelwagentje na gebruik terug te brengen.
Daarnaast willen zij verkennen of er draagvlak bestaat om in de toekomst de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) aan te passen, zodat de gemeente de mogelijkheid krijgt om handhavend op te treden. De fracties zijn benieuwd wat de wethouder kan vertellen over het voorbeeld van de gemeente Leiden, waar specifieke gebieden zijn aangewezen die supermarkten tot meer actie verplichten. Daarbij merken zij op dat de ene supermarkt daarin al voortvarender is dan de andere. Op deze manier hopen de fracties tot een goede oplossing te komen voor bewoners die nu veel overlast ervaren van deze vorm van verrommeling van de openbare ruimte.

## Eerste termijn

**Mevrouw Zwinkels (CDA)** begrijpt dat de meeste mensen hun winkelwagen netjes inleveren, maar vindt dat dit niet voldoende is. Soms blokkeren achtergelaten winkelwagentjes een brievenbus of nooduitgang, of veroorzaken ze schade aan auto's en bomen.
Volgens haar is dit deels een kwestie van gedrag van mensen en de verantwoordelijkheid van supermarkten, maar uiteindelijk ligt de verantwoordelijkheid voor de openbare ruimte bij de gemeente. Zij vraagt een toezegging van de wethouder dat er op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) wordt opgeruimd of gehandhaafd. Daarnaast pleit zij voor een herinvoering van het muntjessysteem.

**De heer Bosch (UtrechtNu!)** wil weten wat het CDA concreet voorstelt. Vraagt de heer Bos, moet de gemeente de winkelwagentjes dan in een container gooien?

**Mevrouw Zwinkels (CDA)** stelt voor dat de gemeente op basis van de APV kan handhaven richting supermarkten. De winkelwagens zijn immers eigendom van de supermarkt en worden ter beschikking gesteld aan klanten. Handhaving kan bijvoorbeeld betekenen dat supermarkten een boete krijgen opgelegd of dat winkelwagens worden verwijderd. Andere objecten die hinderlijk in de openbare ruimte staan, worden tenslotte ook weggehaald.
Zij verwijst naar een wetenschappelijk onderzoek van EenVandaag, waaruit blijkt dat het muntjessysteem effectief is. Sinds het afschaffen van het systeem is het probleem toegenomen. Een alternatief zou volgens haar een vorm van statiegeld kunnen zijn.

**De heer Bosch (UtrechtNu!)** is het daar niet mee eens. Hij woont zelf in Terwijde en stelt dat het probleem er ook al was vóórdat het muntjessysteem werd afgeschaft. Ook toen stonden er winkelwagentjes verspreid in de wijk. De muntjes lagen vaak gewoon bij de kassa, waardoor er geen enkele prikkel was om het karretje terug te brengen. Hij vraagt zich af waarom mevrouw Zwinkels denkt dat het muntjessysteem het probleem wél zal oplossen.

**Mevrouw Zwinkels (CDA)** geeft aan dat buurtbewoners die zij heeft gesproken wél verschil merken, en zij vermoedt dat de gemeente hier mogelijk ook inzichten over heeft. Daarnaast verwijst zij opnieuw naar het onderzoek van EenVandaag, waarin wordt aangetoond dat mensen een prikkel ervaren wanneer er een beloning tegenover staat. Zij is het er wél mee eens dat een los bakje met muntjes bij de kassa geen effect heeft.

**De heer De Pagter (VVD)** krijgt de indruk dat mevrouw Zwinkels liever in de raad van bestuur van een supermarkt zou zitten, aangezien het college al heeft aangegeven dat de gemeente hier niet over gaat. Hij vraagt zich af wat mevrouw Zwinkels nu precies van de wethouder verwacht.

**Mevrouw Zwinkels (CDA)** antwoordt dat zij alle betrokken partijen wil wijzen op hun eigen verantwoordelijkheden. Zij zou het goed vinden als de wethouder het gesprek aangaat met supermarkten om te verkennen of het muntjessysteem opnieuw kan worden ingevoerd.
Tegelijkertijd benadrukt zij dat de gemeente verantwoordelijk is voor de openbare ruimte.
Zij vindt het jammer dat de VVD van mening is dat dit niet tot de taak van de gemeente behoort en dat het "maar uitgezocht moet worden." Volgens haar vraagt dit probleem om een bredere blik, samenwerking en afstemming: alleen zo kun je samen de stad maken.

**De heer De Pagter (VVD)** geeft aan het ermee eens te zijn dat de VVD staat voor een schone openbare ruimte. Tegelijkertijd ziet hij dat supermarkten hun verantwoordelijkheid nemen door extra opruimrondes te doen. Hij vindt echter dat de invoering van een muntjessysteem echt de

verantwoordelijkheid is van de supermarkt zelf. Daar wil hij geen gemeentelijke capaciteit aan besteden.
**Mevrouw Zwinkels (CDA)** vindt het jammer dat de VVD dit wil overlaten aan de markt. Zij wil opkomen voor buurtbewoners die duidelijk overlast ervaren. Het volledig overlaten aan supermarkten noemt zij een vorm van onverschilligheid. Volgens haar is het juist belangrijk om partijen samen te brengen. Ze erkent dat sommige supermarkten extra rondes doen, maar merkt op dat de inzet sterk verschilt per supermarkt.

**Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks)** vraagt zich af of supermarkten verantwoordelijk kunnen worden gehouden en of zij vervolgens beboet kunnen worden. Hoe zij die verantwoordelijkheid invullen, bijvoorbeeld door het invoeren van een muntjessysteem, is wat haar betreft aan de supermarkt zelf. Ze zou een dergelijke aanpak steviger vinden en is benieuwd hoe mevrouw Zwinkels daar tegenaan kijkt.

**Mevrouw Zwinkels (CDA)** geeft aan dat zij in haar eerdere inbreng al heeft benoemd dat het gaat om handhaving richting supermarkten, en dat zij voorstander is van het invoeren van boetes. De invoering van een muntjessysteem zou daar een logisch gevolg van kunnen zijn, maar de invulling daarvan ligt inderdaad bij de supermarkt zelf. Tot slot benadrukt zij dat het CDA de verrommeling van de openbare ruimte wil tegengaan. Volgens haar leidt het één tot het ander, en lijkt er momenteel sprake van een onverschillige houding waarin niemand verantwoordelijkheid durft te nemen. Ondertussen blijven winkelwagentjes rondslingeren en vormen zij obstakels voor verschillende partijen. Zij vraagt de wethouder of deze bereid is om met een oplossing te komen.

**De heer Usta (DENK)** sluit zich aan bij het CDA. In 2018 heeft DENK al vergelijkbare vragen gesteld, omdat het probleem destijds in Kanaleneiland speelde. Inmiddels wil DENK het onderwerp breder trekken, omdat het probleem zich inmiddels ook in andere delen van de stad voordoet. De aanbevelingen van het CDA kan hij onderschrijven, maar hij ziet daarnaast kansen om meer te bereiken. Zo stelt hij voor om de locaties van verloren winkelwagentjes inzichtelijker te maken door middel van een app, waarin inwoners meldingen kunnen doen.

**De heer Bosch (UtrechtNu!)** noemt het gekscherend een "schrijnend probleem", maar benadrukt dat hij het zeker vervelend vindt en erkent dat er wel degelijk iets aan de hand is. Hij is vooral benieuwd hoe dit opgelost kan worden en vindt dat supermarkten daar in de eerste plaats verantwoordelijkheid voor moeten nemen. Het gaat volgens hem niet alleen om de openbare ruimte, maar ook om bijvoorbeeld de parkeergarages onder de winkels en hoe supermarkten daarmee omgaan. Hij geeft aan niet te kunnen beoordelen in hoeverre supermarkten zich hier al dan niet iets van aantrekken, maar stelt zich op het standpunt dat er iets moet gebeuren.

**De heer Usta (DENK)** reageert en merkt op dat hij hoort dat de heer Bosch vindt dat supermarkten verantwoordelijkheid moeten nemen. Hij vraagt wat concreet het voorstel van de heer Bosch is.

**De heer Bosch (UtrechtNu!)** vindt het opleggen van boetes te ver gaan. Hij kan zich niet voorstellen dat supermarkten het prettig vinden dat winkelwagentjes overal rondslingeren, en vermoedt dat ze zelf ook wel de behoefte hebben om hier iets aan te doen.

**De heer Usta (DENK)** begrijpt de gedachtegang van de heer Bosch, maar wijst erop dat de praktijk anders is: winkelwagentjes blijven vaak zelfs dicht bij de winkel rondslingeren. Volgens hem is er dus echt een probleem, en moet er iets gebeuren. DENK wil het niet alleen aan supermarkten overlaten, maar verder gaan. Hij vraagt wat het voorstel van UtrechtNu! is, als zij geen boete willen opleggen.

**De heer Bosch (UtrechtNu!)** geeft aan dat hij het gesprek met de ondernemers wil aangaan, waarbij duidelijk wordt gemaakt dat het een soort ‘geste’ is dat de winkelwagentjes in de openbare ruimte mogen staan. Als supermarkten hierin tekortschieten, zouden de winkelwagens verwijderd kunnen worden. Wanneer een supermarkt merkt dat de wagentjes opraken, ondervinden zij daar vanzelf hinder van.

**De heer Usta (DENK)** erkent dat dit op zichzelf ook een vorm van beboeting is. Vervolgens vraagt hij of de heer Bosch denkt dat een muntjessysteem zou kunnen werken, bijvoorbeeld niet op de kar zelf, maar via een apparaat bij het uitgiftepunt.
**De heer Bosch (UtrechtNu!)** geeft aan dat hij het persoonlijk erg vervelend vindt om met muntjes te moeten werken. Hij weet niet of zo'n systeem daadwerkelijk effectief zou zijn en vermoedt dat het onderzoek van EenVandaag slechts gebaseerd is op een panel. Volgens hem is het niet meer van deze tijd om mensen te belonen met een muntje met het logo van de supermarkt erop; dat ziet hij niet als een passende of moderne oplossing.

**De heer Nyqvist (Stadsbelang Utrecht)** stelt dat het bij de winkelwagentjes niet zozeer gaat om de vraag wie er schuldig is, maar dat het belangrijk is te erkennen dat de karretjes eigendom zijn van de winkelbedrijven, terwijl de mensen ze slechts gebruiken. Volgens hem betekent dit dat het bezit tijdelijk wordt overgedragen aan de gebruiker. Er kan volgens hem geredeneerd worden dat de verantwoordelijkheid bij de winkelier ligt, omdat deze de karretjes beschikbaar stelt. Maar even goed kan de verantwoordelijkheid bij de gebruiker liggen. Hij vraagt zich af of het terecht zou zijn om de fout bij de gebruiker te leggen en of daar ook op gecorrigeerd kan worden.

**De heer Bosch (UtrechtNu!)** is niet voor het beboeten of 'arresteren' van klanten. Hij vergelijkt het met achtergelaten fietsen of ander zwerfafval op straat, ook dat komt regelmatig voor.

**Mevrouw Zwinkels (CDA)** vraagt zich dan af wat er wél gedaan moet worden. Zij suggereert dat een campagne of bewustwordingsactie mogelijk zou kunnen helpen, waarbij sociale normen worden neergezet om mensen aan te spreken op hun gedrag.

**De heer Bosch (UtrechtNu!)** vindt dat mensen best op confronterende wijze met de gevolgen van hun gedrag geconfronteerd mogen worden.

**Mevrouw Zwinkels (CDA)** constateert dat de heer Bosch haar laatste suggestie best redelijk vindt als het inderdaad confronterend mag zijn.

**De heer Bosch (UtrechtNu!)** grapt dat het misschien ludiek zou zijn om mensen voor korte tijd "op te sluiten" in een winkelwagentje.

**Mevrouw Zwinkels (CDA)** reageert lachend en zegt dat zij dat niet van plan is.

**De heer Bosch (UtrechtNu!)** verduidelijkt snel dat dit natuurlijk geen serieus voorstel is.

**De heer Stam (PvdA)** erkent het probleem en merkt op dat het in heel Utrecht speelt. Hij is benieuwd naar de mogelijke gevolgen van een wijziging in de APV. Volgens hem ligt de grootste verantwoordelijkheid bij de supermarkten, aangezien het gaat om hun bedrijfsvoering en daar gaan supermarkten zelf over.

**Mevrouw Zwinkels (CDA)** is blij met deze reactie en vraagt of een voorstel tot wijziging van de APV gesteund zou worden door de PvdA.

**De heer Stam (PvdA)** bevestigt dat, maar voegt daaraan toe dat het afhangt van de gekozen aanpak. De PvdA staat in principe open voor een wijziging van de APV.

**Mevrouw Zwinkels (CDA)** merkt op dat er in andere gemeenten al ervaring is opgedaan met dergelijke aanpassingen, waarbij sommige gemeenten kiezen voor een gebiedsgerichte aanpak. Zij vraagt of de heer Stam een gebiedsgerichte of gemeentebrede wijziging voor zich ziet.

**De heer Stam (PvdA)** geeft aan dat hij de voorkeur heeft voor een gemeentebrede aanpak. Dit hangt volgens hem samen met de uitvoerbaarheid, gezien de beperkte capaciteit voor handhaving. Hij besluit met de opmerking dat hij de beantwoording van de wethouder afwacht.

**De heer Geleijns (D66)** ziet niet de noodzaak voor extra regelgeving, en stelt dat de verantwoordelijkheid ligt bij de eigenaar van de winkelwagentjes. Volgens hem zou er eventueel iets geregeld kunnen worden op basis van bestaande regels. Zo is een wijziging van de APV niet nodig; artikel 2.1.54 zou al ingezet kunnen worden. En als dat niet voldoende blijkt, dan biedt de

Omgevingswet nog mogelijkheden. Die bevat namelijk een algemene zorgplicht, ook voor bedrijven, wat kan helpen wanneer een ondernemer niet bereid is tot overleg.

**Mevrouw Zwinkels (CDA)** is benieuwd wat D66 precies voorstelt met de zorgplicht uit de Omgevingswet.

**De heer Geleijns (D66)** benadrukt dat het hier gaat om een algemeen voorschrift, waarmee een dwangsom of een handhavingstraject opgezet zou kunnen worden.

**De heer Nyqvist (Stadsbelang Utrecht)** geeft aan dat hij graag ziet dat de wethouder de suggestie die hij eerder richting de heer Bosch deed, verder uitwerkt.

**De heer De Pagter (VVD)** vindt dat de verantwoordelijkheid bij de supermarkten ligt. Volgens hem is dit geen taak die prioriteit heeft voor de gemeente, en dus ook niet voor de VVD.

**Mevrouw Zwinkels (CDA)** vindt het jammer dat het onderwerp gebagatelliseerd wordt. Ze erkent dat er grotere problemen in de wereld zijn, maar benadrukt dat de gemeenteraad er juist is om lokale problemen op te lossen. Volgens haar zegt het iets over het vertrouwen in de overheid als zelfs dit soort zaken niet opgepakt kunnen worden. Zij vraagt de heer De Pagter of hij het ermee eens is dat "responsief sturen" richting de wijk bijdraagt aan een sterk lokaal bestuur.

**De heer De Pagter (VVD)** geeft aan dat hij een gemeente graag daadkrachtig ziet, maar alleen op onderwerpen waar de gemeente ook daadwerkelijk over gaat. In dit geval vindt hij dat de verantwoordelijkheid bij de supermarkten ligt. Die nemen volgens hem ook hun verantwoordelijkheid, en dat moet ruimte krijgen.

**Mevrouw Zwinkels (CDA)** vraagt wat er volgens de VVD moet gebeuren als supermarkten hun verantwoordelijkheid níet nemen. Zij vindt dat de gemeente dan in actie moet komen. Het stelt haar teleur dat de VVD richting de bewoners niet thuis lijkt te geven op de dit onderwerp.

**De heer De Pagter (VVD)** vindt dat het CDA van dit onderwerp een veel te groot probleem maakt. Niet alles hoeft via de gemeente te worden geregeld. Hij vindt het bovendien opmerkelijk dat het CDA, dat normaal gesproken spreekt over de kracht van de samenleving, nu de oplossing bij de overheid zoekt.

**Mevrouw Zwinkels (CDA)** reageert dat zij het ermee eens is dat veel goed gaat binnen de samenleving, maar dat de overheid wél moet ingrijpen wanneer het maatschappelijk niet meer werkt. Als bewoners een beroep doen op de gemeente, moet de gemeente er ook voor hen zijn.

**De heer De Pagter (VVD)** sluit af met de opmerking dat hij zich verbaast over het beeld dat het CDA schetst, namelijk dat de gemeente allerlei middelen in handen heeft om dit probleem op te lossen. Volgens hem wekt het CDA verwachtingen bij bewoners die simpelweg niet waargemaakt kunnen worden.

**Wethouder Schilderman** waardeert de passie voor de openbare ruimte, juist omdat die van iedereen is. De inzet van de gemeente is hier dan ook op gericht. Volgens haar draaide het debat vooral om de vraag hoe groot het probleem is en wat het effect van handhaving kan zijn.
Zij geeft aan dat het aantal meldingen over winkelwagentjes relatief klein is: slechts 0,4 procent van het totaal aantal meldingen. Het is volgens haar aan de klant om het wagentje terug te brengen en aan de supermarkt om deze op te ruimen. De wagentjes zijn bovendien duur in aanschaf, wat volgens haar op zichzelf al een prikkel voor supermarkten zou moeten zijn om ze actief terug te halen. Het afschaffen van het muntjessysteem heeft volgens haar te maken met het feit dat mensen steeds minder contant geld bij zich hebben. De gemeente kan supermarkten hierin niet verplichten iets in te voeren. Handhaven op het gedrag van de klant is niet mogelijk. Wat wél kan, is een wijziging in de APV waarbij stadsbreed wordt vastgelegd dat bestuursrechtelijk kan worden opgetreden. De gemeente zou dan winkelwagentjes mogen verwijderen, bewaren en eventueel terugbrengen. De wethouder raadt dit echter af. Supermarkten hebben er zelf belang bij om de wagentjes terug te halen, en zij ziet ook dat dit in de praktijk gebeurt. Wanneer dat niet zo is, helpt een gesprek vaak al.

Een wijziging van de APV kost gemeentelijke capaciteit. Ook handhaving en opslag van de wagentjes kosten tijd en geld. Gezien de beperkte omvang van het probleem, zou dat ten koste gaan van capaciteit op andere terreinen. De wethouder geeft aan dat stadscoaches regelmatig in gesprek gaan met supermarkten, en dat zij dit ook op de specifieke locatie in Terwijde nogmaals onder de aandacht zal brengen.

**Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks)** zoekt naar een mogelijkheid om boetes zo hoog te maken dat de kosten voor handhaving ermee gedekt kunnen worden, zodat dit niet ten koste gaat van andere handhavingstaken.

**Wethouder Schilderman** verwacht niet dat dit financieel dekkend zal zijn. Als er meer meldingen binnenkomen, kan dat wel aanleiding zijn om het gesprek opnieuw met supermarkten aan te gaan. Op de meeste plekken is dit echter geen grote uitdaging, gezien het lage aantal meldingen.

**Mevrouw Zwinkels (CDA)** vindt het vreemd dat het college spreekt over een percentage van alle meldingen in de stad. Zij wil juist inzoomen op specifieke probleemlocaties. Volgens haar zijn er in Terwijde zelfs appgroepen opgericht vanwege dit probleem.

**Wethouder Schilderman** erkent dat er lokaal irritatie kan zijn, maar benadrukt dat het om een klein deel van het totaal aantal meldingen gaat, zeker in vergelijking met meldingen over afval. Zij ziet dat supermarkten zelf belang hebben bij het oplossen van het probleem, en dat zij daar ook werk van maken.

**Mevrouw Zwinkels (CDA)** vindt het opmerkelijk dat afvalmeldingen als groter probleem worden aangemerkt omdat ze vaker worden gemeld, terwijl het probleem met winkelwagens daardoor minder aandacht krijgt.

**Wethouder Schilderman** reageert dat het hier om een relatief klein probleem gaat, en dat het in Terwijde concreet om slechts twee meldingen gaat. Een boete moet bovendien proportioneel zijn ten opzichte van de overtreding, en de kosten kunnen daarmee niet worden gedekt.

### Gemiste antwoorden

**De voorzitter** constateert dat er geen openstaande of gemiste vragen meer zijn.

**Mevrouw Zwinkels (CDA)** geeft aan het mooi te vinden dat de wethouder de passie voor het onderwerp erkent. Zij wil het onderwerp agenderen in de raad, om met concrete voorstellen te komen.

**De heer Usta (DENK)** sluit zich hierbij aan en geeft aan met het CDA mee te willen kijken.

**De voorzitter** concludeert dat het onderwerp wordt meegenomen naar de raad en stelt voor om het agendapunt met een spreektijd van tien minuten op de agenda te plaatsen en hij vraagt het CDA een agenderingstekst te maken. Hij schorst de vergadering om 12.01 uur.

### Toezegging

Er zijn geen toezeggingen gedaan.

## 9. Raadsbrief Meerjarenplanning werkzaamheden met verkeershinder 2025 en 2026

### Mededelingen

**De wethouder** heeft geen mededelingen.

### Mededelingen

**De commissieleden** hebben geen mededelingen.

**De voorzitter** geeft aan dat er de afgelopen maanden veel klachten zijn binnengekomen over verkeersoverlast als gevolg van de vele werkzaamheden in Utrecht.
De fracties van D66**,** DENK**,** UtrechtNu!**,** CDA**,** ChristenUnie**,** VVD en PvdA willen hierover in gesprek met de wethouder en andere betrokken partijen.
Zij willen zich daarbij richten op de planning van de werkzaamheden, de toepassing van de bereikbaarheidsprincipes en de mate waarin deze principes daadwerkelijk worden nageleefd. Daarnaast willen zij de rol van de stedelijke bereikbaarheidsregisseur bespreken, om te kijken hoe deze aanpak in de praktijk uitpakt.

## Eerste termijn

**De heer Vasters (D66)** benadrukt dat wegwerkzaamheden noodzakelijk zijn om de stad bereikbaar, veilig en toekomstbestendig te maken, maar de effecten daarvan mogen niet onevenredig zwaar wegen voor bewoners en ondernemers. Een goede balans is daarbij essentieel. De gemeente Utrecht hanteert hiervoor de veertien bereikbaarheidsprincipes. Deze zijn helder en duidelijk, maar toch hoort hij dat ze in de praktijk niet goed worden nageleefd en dat mensen overlast ervaren. De zorgen blijken ook uit de vanochtend ingediende petities dat het een opeenstapeling van problemen lijkt. Er is sprake van verkeerschaos door afgesloten wegen, gewijzigde rijrichtingen en toegenomen kosten voor automobilisten. De indieners roepen op tot een evenwichtig infrastructuurbeleid dat rekening houdt met alle verkeersdeelnemers en een efficiënte doorgang bevordert. Ook het leerlingenvervoer ondervindt hinder waardoor kinderen te laat op school komen. De heer Vasters merkt op dat hij persoonlijk ook last ervaart, bijvoorbeeld wanneer hij moet wachten voor de gele brug en door de diverse parallelle werkzaamheden ten westen van het centrum. Hij vraagt zich af of het nodig was dat al deze werkzaamheden tegelijkertijd plaatsvinden.
Uit de antwoorden op technisch gestelde vragen blijkt dat er regelmatig van twee principes wordt afgeweken. De eerste is het werken op parallelle routes en de tweede dat gemotoriseerd verkeer vaker omgeleid wordt in plaats van dat het langs de werkzaamheden wordt geleid. Hij wil van de wethouder weten hoe zij de effectiviteit van de principes in de praktijk beoordeelt, en erkent dat deze de afgelopen tijd niet in voldoende mate zijn nageleefd.

**De heer De Pagter (VVD)** ziet ook dat er parallelle werkzaamheden plaatsvinden en vraagt welke oorzaak **D66** hiervoor ziet.

**De heer Vasters (D66)** heeft uit de beantwoording van de technische vragen begrepen dat werkzaamheden soms langer duren. Hij vraagt zich af of in dergelijke situaties gekeken moet worden naar het aanpassen van andere projecten.

**De heer De Pagter (VVD)** vreest politieke druk op bepaalde projecten, omdat sommige projecten per se doorgang moeten vinden. Hij vraagt of D66 deze zorg deelt, en of de gemeentelijke bereikbaarheidsregisseur niet ongevoelig zou moeten zijn voor politieke druk.

**De heer Vasters (D66)** weet niet precies waar de VVD op doelt. Hij is het er wel mee eens dat er op basis van rationele afwegingen naar projecten gekeken moet worden. Volgens hem draait het om een balans tussen voortgang willen boeken op projecten en luisteren naar de overlast die bewoners ervaren. Hij vraagt zich af of er in sommige gevallen niet te veel in één richting wordt bewogen.

**De heer De Pagter (VVD)** verduidelijkt dat hij doelt op situaties waarin meerdere parallelle projecten op het bureau van de bereikbaarheidsregisseur liggen, en dat deze dan zou moeten kunnen aangeven dat dit niet wenselijk is en dus ook niet uitgevoerd gaat worden.

**De heer Vasters (D66)** vraagt zich af wie in zo'n situatie het laatste woord zou moeten hebben. Hij vindt dat de wethouder in staat moet zijn om te overrulen, maar dat het advies van de bereikbaarheidsregisseur zwaar moet meewegen. Er moet goed overwogen worden wanneer wordt afgeweken van de principes. Deze vraag wil hij dan ook graag aan de wethouder voorleggen.

**De heer Bosch (UtrechtNu!)** vraagt hoe ver D66 bereid is te gaan en wat volgens hen een acceptabele onderbouwing zou zijn voor het afwijken van de principes.

**De heer Vasters (D66)** geeft aan dat het uiteindelijk aan de wethouder is om de afweging te maken tussen voortgang van projecten en het beperken van overlast. Hij wil echter niet te ver afwijken van de bereikbaarheidsprincipes en vindt dat deze goed bewaakt moeten worden.
De heer Vasters wil weten of de rol van de bereikbaarheidsregisseur werkt zoals beoogd, of dat er nog verbeteringen nodig zijn. Hij is benieuwd of de wethouder hier al een eerste reactie op kan geven. Daarnaast vraagt hij hoe de wethouder de zorgen uit de petitie weegt en welke lessen daaruit kunnen worden getrokken. Voor landelijke werkzaamheden bestaat de website 'Van A naar Beter', en hij vraagt hoe de gemeentelijke communicatievoorziening verbeterd kan worden.

**De heer De Pagter (VVD)** waardeert dat D66 dit punt aanhaalt. In 2019 heeft de VVD dit onderwerp ook al onder de aandacht gebracht, met name over de communicatie rond werkzaamheden. Naar aanleiding daarvan is de bereikbaarheidsregisseur benoemd en is er een website gekomen waar inwoners hun route konden plannen. Deze website bestaat inmiddels niet meer. Hij vraagt of D66 ook zou willen weten waarom die verdwenen is.

**De heer Vasters (D66)** noemt dit een goede vraag en voegt daaraan toe dat een landelijke site als 'Van A naar Beter' beter bekend is dan een interne gemeentelijke website.
Tot slot stelt hij nog een vraag de wethouder hoe de overlast worden kan worden verminderd zonder dat de ambities om de bereikbaarheid van de stad te verbeteren verloren gaan. En of de wethouder mogelijkheden ziet dat dit er in de toekomst vergelijkbare situaties kunnen ontstaan.
De heer Vasters besluit met de opmerking dat hij uitkijkt naar de beantwoording van de wethouder. Hij gelooft in een stad die zich blijft ontwikkelen, maar dan wel op een manier die leefbaar en toegankelijk blijft voor iedereen.

**De heer Talhaoui (PvdA)** vraagt wat D66 concreet anders zou willen met betrekking tot de dosering van verkeersprojecten.

**De heer Vasters (D66)** geeft aan dat de veertien bereikbaarheidsprincipes in zijn ogen goed zijn, maar niet altijd correct worden toegepast. Hij wil specifiek bekijken op welke punten van deze principes wordt afgeweken. Daarnaast vindt hij dat de communicatie beter kan, zodat mensen van tevoren kunnen nadenken over alternatieven.

**De heer Talhaoui (PvdA)** begrijpt het idee achter de principes, maar wil weten wat er gedaan moet worden als er desondanks sprake is van een teveel aan gelijktijdige verkeersprojecten.

**De heer Vasters (D66)** wil juist voorkomen wat nu bijvoorbeeld gebeurt aan de westzijde van het centrum, waar er weinig parallelle routes beschikbaar zijn om van Leidsche Rijn naar de binnenstad te komen. Dat vindt hij onwenselijk en dat had volgens hem vooraf duidelijk moeten zijn.

**De heer Talhaoui (PvdA)** vraagt of D66 dan ook pleit voor betere dosering van projecten.

**De heer Vasters (D66)** bevestigt dat, en voegt toe dat in sommige gevallen een ander project naar voren geschoven zou kunnen worden en een ander getemporiseerd. Ook benadrukt hij opnieuw het belang van betere communicatie.

**De heer Usta (DENK)** vraagt of het debat verder moet gaan dan alleen het toepassen van de veertien principes. Hij stelt dat ook het mobiliteits- en toegankelijkheidsbeleid heroverwogen zou moeten worden.

**De heer Vasters (D66)** geeft aan dat hij de mobiliteitstransitie anders ziet dan DENK. Hij benadrukt het belang van die transitie, waarin prioriteit wordt gegeven aan voetgangers en fietsers boven auto's.

**De heer Usta (DENK)** sluit zich aan bij **D66**, omdat hij beperkte spreektijd heeft. Hij stelt dat het de afgelopen tijd misgaat en dat mensen vastlopen zonder dat zij weten waarom. Inwoners ondervinden dagelijks schade aan hun gezondheid en portemonnee. Naar aanleiding van de petitie en de verkeerschaos heeft DENK schriftelijke vragen gesteld.

Volgens hem worden goed functionerende wegen aangepakt of zelfs verwijderd, terwijl het aantal auto's in de stad juist toeneemt. Hij begrijpt niet waarom er miljoenen euro's worden uitgegeven aan maatregelen die volgens hem niemand begrijpt. Hij vraagt zich af of dit echt een prioriteit is van de gemeente, terwijl er op veel andere terreinen tekorten zijn en mensen op straat slapen of zelfs overlijden. De heer Usta geeft aan hier niet achter te staan en roept het college op hiermee te stoppen. Hij spreekt zich uit tegen het benadelen van inwoners, omdat dit leidt tot frustratie, die volgens hem een negatieve impact heeft op de gezondheid.
Bovendien stelt hij dat stilstaande auto's in files en lange omleidingen óók slecht zijn voor het klimaat. Hij richt zich met een hartenkreet tot de wethouder: stop met het pesten van automobilisten, stop met het verspillen van geld dat hard nodig is, stop met het beschadigen van de gezondheid van mensen en stop met het negeren van de zorgen van Utrechters. Hij hoopt dat de wethouder dit inziet en actie onderneemt.

**De heer Talhaoui (PvdA)** geeft aan dat voor hem niet duidelijk is wat er precies gestopt moet worden.

**De heer Usta (DENK)** verduidelijkt dat hij doelt op bijvoorbeeld de herinrichting van de Marnixlaan, die hij een totale mislukking noemt. Spoeddiensten komen er volgens hem vast te zitten, en mensen worden bijna aangereden doordat automobilisten over het fietspad rijden. Volgens hem zijn hier miljoenen aan verspild, en dat moet volgens hem stoppen.

**De heer Talhaoui (PvdA)** stelt dat hij nog steeds geen duidelijk antwoord heeft gekregen. Hij vraagt of DENK van mening is dat ook het onderhoud van wegen moet worden stopgezet.

**De heer Usta (DENK)** ontkent dit.

**De heer Talhaoui (PvdA)** concludeert dat **DENK** zich dan richt op herinrichtingsprojecten, en niet op onderhoudsprojecten. Hij vraagt of hij het goed begrijpt dat herinrichtingsprojecten een politieke keuze zijn.

**De heer Usta (DENK)** ontkent dit.

**De heer Bosch (UtrechtNu!)** geeft aan de hartenkreet van de heer Usta goed te kunnen volgen. Hij vindt het politiek dat de PvdA de stad onbereikbaar maakt met wat hij noemt "onbereikbaarheidsprojecten". De Marnixlaan werd volgens hem gepresenteerd als een groene oase, waarbij mensen werd beloofd dat kinderen op straat zouden kunnen spelen. In werkelijkheid staan automobilisten er in de file met bloeddoorlopen ogen, en is er volgens hem nauwelijks groen bijgekomen. Hij spreekt van een "onbereikbare en onmenselijke stad", waarbij sommige partijen daar volgens hem laconiek over doen. Hoewel hij erkent dat noodzakelijke werkzaamheden uitgevoerd moeten worden, is herinrichting volgens hem niet altijd nodig. Wanneer er vervolgens een ongeluk plaatsvindt, wordt dit volgens hem afgeschreven op het hoge aantal auto's.
Hij stelt dat auto's bijna nergens meer kunnen rijden in de omgeving van de Marnixlaan, waardoor de verkeersdrukte op de **Vleutenseweg** enorm is toegenomen. Auto's staan daar rijen dik. Als er dan een ongeluk gebeurt, wordt er volgens hem ook daar weer iets aangepast, wat de situatie alleen maar verergert.

**De heer Usta (DENK)** vraagt of UtrechtNu! ook merkt dat wegen worden aangepast onder het mom van veiligheid, terwijl er geen rekening wordt gehouden met het gedrag van automobilisten. Daardoor kan er volgens hem juist een averechts effect ontstaan door frustratie en irritatie.

**De heer Bosch (UtrechtNu!)** is het daarmee eens. Volgens hem raken mensen geïrriteerd doordat ze niet goed voorbereid zijn op werkzaamheden, wat juist tot onveilige situaties leidt.

**De heer Dekkers (GroenLinks)** vindt het problematisch dat herinrichtingsmaatregelen, die bedoeld zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren, worden gekoppeld aan dodelijke verkeersslachtoffers. Hij vraagt of UtrechtNu! erkent dat de maatregelen juist zijn bedoeld om de impact van ongelukken te verlagen.

**De heer Bosch (UtrechtNu!)** onderkent dit totaal niet. Volgens hem wordt het alleen maar onveiliger door het beleid van GroenLinks. Doordat auto's op bepaalde plekken steeds meer

worden weggedrukt, ontstaat er elders juist meer drukte. Mensen kunnen volgens hem niet meer oversteken, omdat auto's in het beleid als "wensdenkerij" worden weggedacht. Alternatieven worden niet geboden, stelt hij. Op de Vleutenseweg is het volgens hem slechts een kwestie van tijd voordat daar iets ernstigs gebeurt.

**De heer Dekkers (GroenLinks)** stelt dat ongelukken juist gebeuren op rustige momenten, wanneer er te hard wordt gereden. Hij geeft aan dat bewoners juist aandringen op meer maatregelen om de veiligheid te vergroten, zoals het doorvoeren van de knip bij de Monicabrug. Hij vraagt of de heer Bosch dit ook heeft gehoord.

**De heer Bosch (UtrechtNu!)** bevestigt dat hij dit "afgestofte plan" over de Monicabrug heeft gehoord, en noemt het een idee van GroenLinks. Hetzelfde geldt volgens hem voor betaald parkeren: volgens hem zeggen mensen dat ze dat willen, maar dat is volgens hem ook iets wat door GroenLink**s** zelf is veroorzaakt. Hij geeft aan dat mensen inderdaad zeggen dat het overdag onveilig is vanwege de drukte, en dat je 's avonds op een fietsstraat zonder moeite 100 km/u kunt rijden.

**De heer Dekkers (GroenLinks)** concludeert dat zij van mening verschillen over welke maatregelen nodig zijn om overlast te beperken en de verkeersveiligheid te verbeteren.

**De heer Bosch (UtrechtNu!)** vindt dat GroenLinks "de kop in het zand steekt".

**De voorzitter** roept beide sprekers op om via de voorzitter te blijven spreken.

**De heer Talhaoui (PvdA)** ziet de Vleutenseweg ook als een probleem, en de bewoners vragen om een herinrichting. Hij vraagt of UtrechtNu! dit steunt.

**De heer Bosch (UtrechtNu!)** wil de bewoners niet negeren, maar is van mening dat de bussen daar niet weg te denken zijn. Dit is de enige weg waarlangs bussen nog de stad uit kunnen. Hij hoort dan ook graag realistische voorstellen, omdat er geen miljoenen beschikbaar zijn voor een herinrichting.

**De heer Talhaoui (PvdA)** hoort dat UtrechtNu! een herinrichting steunt, maar heeft UtrechtNu! eerder ook horen zeggen dat ze tegen alle herinrichting zijn. Hij wil weten of UtrechtNu! nu wel of geen herinrichtingen steunt.

**De heer Bosch (UtrechtNu!)** is van mening dat er een soort frame wordt neergezet, alsof hij geen enkele herinrichting steunt, terwijl hij juist deze herinrichting bespreekbaar vindt. Het feit is dat de bussen daar rijden, en dan gaat het om voorstellen om die onder de grond te leggen of de weg opnieuw in te richten. Hij vindt het een valse tegenstelling dat er wordt ingericht op 30 km/u voor bussen, terwijl er ook een convenant ligt om buslijn 28 te versnellen. Hij vindt het ongelofelijk dat de bus wordt aangepakt, terwijl die juist een oplossing zou moeten zijn voor de bereikbaarheidsproblemen.

**De heer Talhaoui (PvdA)** hoort UtrechtNu! heel fel zijn tegen alles in Utrecht, maar hoort geen oplossingen. Hij hoort UtrechtNu! ook niets zeggen over de herinrichting, maar als er dan een herinrichting komt, is UtrechtNu! alsnog aan het fulmineren. Hij vraagt of UtrechtNu! dit zelf ook niet als tegenstrijdig ziet.

**De heer Bosch (UtrechtNu!)** vindt het "waanzin" wat de PvdA zegt. Volgens hem is het een uitwas van het gevoerde beleid, en vervolgens wordt er weer een herinrichting voorgesteld zonder dat daar geld voor beschikbaar is. Als de PvdA geld beschikbaar stelt, is hij niet tegen een herinrichting. Hij is wel tegen het creëren van verkeersonveiligheid, waarna wordt gedaan alsof het wordt opgelost, terwijl dat niet gebeurt. Tot slot geeft hij aan dat het heel duidelijk is hoe UtrechtNu! hierover denkt. De petitie laat zien wat de mensen ervan vinden en dat ze ontevreden zijn.

**De heer Mulderij (CDA)** denkt er anders over en vindt het noodzakelijk dat er aanpassingen worden gedaan om de stad bereikbaar te houden. Soms wordt er op meerdere plekken tegelijk

capaciteit ingezet, dat het overal langer duurt. Het CDA vraagt of het college extra capaciteit kan inzetten op projecten die vertraging oplopen, om de afronding daarvan te versnellen.

**De heer Usta (DENK)** vraagt of hij het goed begrijpt dat de versmalling van wegen en het aanbrengen van een knip horen bij een groeiende stad.

**De heer Mulderij (CDA)** begrijpt dat er meer verkeer komt bij een groeiende stad. Daarbij is het ook belangrijk om duidelijk te maken dat niet iedereen overal met de auto op de snelste manier kan komen. Hij begrijpt dat andere vormen van vervoer gestimuleerd worden.

**De heer Usta (DENK)** vindt dat er actief “geplaagd” wordt en vraagt of dit de manier is waarop het CDA met Utrechters wil omgaan.

**De heer Mulderij (CDA)** wil dat niet zo noemen. In de praktijk pakt de toepassing van de veertien principes anders uit dan hoe ze op papier zijn geformuleerd. Wat volgens hem ontbreekt, is voorlichting over projecten die langer duren. De ergernis bij mensen is dat ze niet weten hoe lang iets gaat duren en wanneer het afgerond is.

**De heer Usta (DENK)** ziet vaker dat de theorie in de praktijk niet werkt. Hij pleit voor een beleidsverandering, zodat er geen miljoenen worden verspild, maar dat geld wordt ingezet op plekken waar het écht nodig is en impact maakt. Hij vraagt of het CDA het daarmee eens is.

**De heer Mulderij (CDA)** kan daar geen eenduidig antwoord op geven, omdat hij de vraag te algemeen vindt. Hij herkent zelf ook dat hij soms niet weet hoe hij ergens moet komen. Daarom pleit hij voor een helpdesk met een telefoonnummer waar mensen terechtkunnen met vragen. Hij begreep ook dat de eerdere website is verdwenen. Hij vraagt de wethouder om zo’n telefoonnummer op te starten.

**Mevrouw Van Meerveld (Student&Starter)** vraagt of een telefoonnummer niet wat ouderwets is en of een app niet beter zou werken.

**De heer Mulderij (CDA)** erkent dat het wat ouderwets is, maar merkt op dat internet voor sommige mensen ook lastig is.

**Mevrouw Van Meerveld (Student&Starter)** vraagt of beide naast elkaar kunnen bestaan, omdat het veel capaciteit kost om een telefoonnummer te bemannen.

**De heer Mulderij (CDA)** vindt het prima als beide mogelijkheden naast elkaar bestaan.

**De heer Vasters (D66)** had dezelfde interruptie en merkt op dat hij het ook niet meer van deze tijd vindt.

**De heer De Pagter (VVD)** bedankt de initiatiefnemer van de petitie. Volgens hem hebben ook mensen van buiten de stad vaak geen goed woord over voor de bereikbaarheid van Utrecht per auto. Ze klagen dat het niet duidelijk is wat wel en niet bereikbaar is, en een slechte bereikbaarheid is slecht voor de stad.
Het belang van autobereikbaarheid lijkt volgens hem door het college onvoldoende te worden meegenomen bij de planning van werkzaamheden. Hij vraagt om een algemene reactie van de wethouder hierop. De heer De Pagter heeft in het verleden al aandacht gevraagd voor betere communicatie rondom werkzaamheden. Toen is de bereikbaarheidsregisseur aangesteld, maar het lijkt erop dat de verbeterpunten inmiddels zijn verwaterd. Hij vraagt de wethouder om de brief uit 2019 nog eens terug te pakken, omdat de VVD de indruk heeft dat daar al veel mee gewonnen kan worden. Bij veel projecten kan de communicatie volgens hem beter. Afgelopen weekend was er nog een afsluiting op de Einsteindreef richting de Marnixlaan, en pas ter plaatse werd duidelijk waar je wel of niet kon rijden. Hij is van mening dat al veel eerder moet worden aangegeven dat een route is afgesloten, zodat automobilisten tijdig een andere route kunnen kiezen.

**De heer Usta (DENK)** is het eens met de VVD en geeft aan dat hij ook niet op de hoogte was van de afsluiting. Hij vraagt of de VVD ook vindt dat bewoners eerder geïnformeerd moeten worden.

**De heer De Pagter (VVD)** bevestigt dit. Hij wijst erop dat dit in 2019 ook als verbeterpunt is besproken en dat dit zijn verzoek versterkt om de brief uit dat jaar opnieuw te bekijken. Hij vraagt de wethouder om hier scherp op te zijn.

Volgens hem moet bij de communicatie goed worden gekeken waar borden geplaatst worden, en moet de gemeente openstaan voor feedback hierover. Ook is het volgens hem minder duidelijk waar bewoners meldingen kunnen doen. Hij wil dat hierover meer duidelijkheid komt.
Daarnaast vraagt hij of er geen sprake is van politieke druk bij de planning van werkzaamheden. Hij wijst op de kaart met geplande werkzaamheden, waaruit zou blijken dat er in 2026 relatief weinig projecten gepland zijn. Dat kan de suggestie wekken dat er in 2025 nog extra werkzaamheden zijn ingepland, vóór de nieuwe raadsperiode. Hij vraagt de wethouder of zij deze zorgen kan wegnemen en bevestigen dat hier geen politieke druk speelt.
Tot slot geeft hij aan dat de Amsterdamsestraatweg, de Majellaknoop en de Graad van Roggenweg allemaal in hetzelfde kwartaal gepland staan. Daardoor is de binnenstad vanuit het westen straks niet bereikbaar.
Hij pleit voor een transparantere planning, zodat bewoners kunnen zien wat wanneer gebeurt. Het onderhoud aan de Casselumlaan of de Langerakbaan is bijvoorbeeld nog niet gestart, maar niemand kan opzoeken wanneer dat wel gebeurt. Hij vraagt om een toezegging dat er een actuele en toegankelijke planning beschikbaar wordt gesteld voor bewoners.

**Mevrouw Alblas (ChristenUnie)** is het ermee eens dat onderhoud noodzakelijk is, en dat er soms ook werkzaamheden aan de ondergrond nodig zijn waarvoor de straat open moet. Zij heeft gelezen dat er vertragingen zijn opgelopen door kabels in de ondergrond. De nota Ondergrond komt eraan, en wat de ChristenUnie betreft is dit een belangrijke nota, zodat ondergrondse infrastructuur tijdig meegenomen kan worden in de planning en niet pas achteraf voor vertraging zorgt. Wanneer vooraf duidelijk is waar kabels en leidingen liggen, kan hier beter rekening mee worden gehouden.

**De heer Usta (DENK)** merkt op dat het vaker voorkomt dat onderhoud vertraagd wordt. Hij vraagt of de ChristenUnie dat acceptabel vindt, of dat er ook consequenties aan verbonden zouden moeten worden.

**Mevrouw Alblas (ChristenUnie)** vindt het vervelend als werkzaamheden langer duren dan gepland. Zij wil vertragingen zoveel mogelijk voorkomen, precies om die reden stelde zij zojuist haar vraag over de ondergrond. Vertragingen zijn niet altijd te vermijden, maar er moet wel duidelijk over gecommuniceerd worden.

**De heer Usta (DENK)** wil ook graag vertragingen voorkomen, maar doelt meer op het hebben van een instrument om in te grijpen als het wél misgaat. Communicatie is belangrijk, maar mensen houden ook rekening met bepaalde einddata, en plannen daar hun leven op. Hij vraagt of de ChristenUnie verder wil gaan dan alleen communicatie.

**Mevrouw Alblas (ChristenUnie)** wil geen automatische consequenties verbinden aan vertragingen, omdat elke situatie anders is.

**De heer Usta (DENK)** benadrukt dat hij zijn voorbeeld niet als harde eis bedoelde, en dus ook niet altijd op sancties aanstuurt. Hij vraagt hoe de ChristenUnie aankijkt tegen het inzetten van extra capaciteit om vertragingen in te halen.

**Mevrouw Alblas (ChristenUnie)** vindt dat mooi klinken, maar wil ook realistisch blijven dat er is sprake van personeelstekorten en dat extra capaciteit ook extra geld kost, dat mogelijk niet beschikbaar is. Zij wijst erop dat er de afgelopen tijd mobiliteitsmanagementmaatregelen zijn ingezet, en vraagt zich af in hoeverre die effectief zijn geweest, en of mensen inderdaad voor alternatieve vervoersopties hebben gekozen. Tot slot vraagt zij naar brief van 2023-2024 waarin een evaluatie van de bereikbaarheidsregisseur is toegezegd. Zij heeft deze nog niet gezien, en ziet deze alsnog graag verschijnen.

**De voorzitter** complimenteert de commissie met de voortgang en schorst de vergadering voor de lunch tot 14.00 uur. Na de pauze zullen de laatste agenderende partij hun inbreng doen, evenals de niet-agenderende partijen.

**De voorzitter** heropent de vergadering om14.05 uur en gaat verder met de inbreng van de laatste agenderende partij.

**De heer Talhaoui (PvdA)** ziet overal werkzaamheden en merkt dat bewoners dit ervaren als chaotisch, ondoordacht en soms zelfs onveilig. Vaak is het onduidelijk wanneer wegen weer toegankelijk zijn. Wegen die net opnieuw zijn ingericht, gaan korte tijd later opnieuw op de schop. Soms zijn omleidingen niet logisch en leiden deze tot extra verkeersdrukte in woonwijken. Terwijl de gemeente op allerlei zaken moet bezuinigen, lijkt er op het gebied van wegwerkzaamheden geen rem te zitten. Utrechters vragen zich dan ook terecht af waarom hier wél geld voor is, maar niet voor andere zaken. De communicatie is volgens hem vaak te laat of tegenstrijdig, en ondernemers komen er vaak pas laat achter dat er een afsluiting is, doordat de klanten wegblijven. De gemeente communiceert nu per project, terwijl bewoners en ondernemers juist behoefte hebben aan een overzicht per buurt, om zich beter te kunnen voorbereiden. Hij vraagt een toezegging van de wethouder om de communicatie voortaan per buurt te organiseren. Daarnaast maken mensen zich zorgen over de bereikbaarheid voor nooddiensten en wat er gebeurt bij bijvoorbeeld brand, wanneer de straat volledig open ligt. Hij vraagt of de wethouder kan garanderen dat nood- en hulpdiensten onder alle omstandigheden voldoende doorgang hebben, en hoe dit wordt geborgd. Het aantal projecten moet volgens hem niet alleen beter worden gecoördineerd, maar uiteindelijk ook minder worden. Hij pleit voor een situatie waarin projecten beter worden gedoseerd en bewoners niet steeds opnieuw worden overvallen met wegwerkzaamheden. Hij vraagt of de wethouder verwacht dat het aantal gelijktijdige projecten zal afnemen in 2026, en welke maatregelen er getroffen worden om de spreiding van werkzaamheden beter te organiseren.
Hij sluit af met de woorden: *"*Een stad in beweging is goed, maar een stad die vastloopt is dat niet. Tijd voor betere communicatie en meer verkeersveiligheid*."*

**De heer Dekkers (GroenLinks)** ziet dat er veel werkzaamheden plaatsvinden, zowel door de gemeente als door derden, die verkeershinder veroorzaken. Een belangrijk uitgangspunt van de veertien bereikbaarheidsprincipes is dat werkzaamheden gecombineerd worden en dat er niet gelijktijdig werkzaamheden plaatsvinden op parallelle toegangswegen. In de praktijk blijkt dit echter lastig te organiseren. GroenLinks is nog steeds van mening dat de principes goed zijn en wil weten hoe het staat met de evaluatie ervan.

**De heer De Pagter (VVD)** vraagt wat GroenLinks ervan vindt dat er in de praktijk wordt afgeweken van die principes.

**De heer Dekkers (GroenLinks)** geeft aan dat hij de principes nog steeds goed vindt, maar dat de projecten niet voor niets worden uitgevoerd. Daarom wil hij ze niet afschalen.

**De heer De Pagter (VVD)** vraagt of hij het goed begrijpt dat de heer Dekkers de principes goed vindt, totdat ze hem in de weg zitten.

**De heer Dekkers (GroenLinks)** benadrukt dat het om uitgangspunten gaat die invloed moeten hebben op waar en wanneer welk project wordt uitgevoerd. Hij vindt echter niet dat er gestopt moet worden met investeren in de stad.

**De heer De Pagter (VVD)** reageert dat niemand heeft gezegd dat er gestopt moet worden met investeren. Zijn punt is dat er bij de planning rekening moet worden gehouden met het feit dat parallelle wegen niet tegelijk openliggen. Dat zijn volgens hem principes waarvan niet afgeweken zou moeten worden.

**De heer Dekkers (GroenLinks)** hoort juist wel stemmen die zeggen dat er minder projecten moeten worden uitgevoerd, maar daar is hij het niet mee eens. Tegelijkertijd constateert hij dat het helaas niet altijd lukt om aan alle criteria te voldoen.

**De heer Bosch (UtrechtNu!)** stelt dat hij GroenLinks hoort zeggen dat de plannen belangrijker zijn dan de uitgangspunten. Hij noemt het kwalijk dat de verkeersveiligheid in het geding komt en ambulances vaststaan in de file.

**De heer Dekkers (GroenLinks)** ontkent dat hij dat heeft gezegd. Een van de belangrijkste principes is volgens hem juist dat er altijd een route moet zijn voor nooddiensten. Hij benadrukt dat de principes bedoeld zijn om de projecten, die de stad veiliger en socialer maken, zo goed mogelijk te plannen.

**De heer Bosch (UtrechtNu!)** vraagt of GroenLinks bereid is om het beleid aan te passen wanneer achteraf blijkt dat projecten geen effect hebben.

**De heer Dekkers (GroenLinks)** stelt dat de projecten wél effect hebben: ze maken de stad veiliger en veel mensen zijn daar tevreden over. Ze hebben volgens hem dus het gewenste effect.

**De heer Bosch (UtrechtNu!)** wil het concreet maken en vraagt wat er precies veiliger is geworden aan de Westelijke Stadsboulevard.

**De heer Dekkers (GroenLinks)** erkent dat de effecten niet altijd direct zichtbaar zijn, maar volgens hem is de doorstroming verbeterd, is het gebied groener en klimaatadaptiever geworden en wordt er aanzienlijk minder hard gereden. GroenLinks vraagt bij de evaluatie expliciet aandacht voor fietsers en voetgangers, die te maken hebben met vaak wisselende omleidingsroutes, late communicatie en slechte verlichting bij ongelijk wegdek. Daarnaast is het volgens hem een uitdaging voor mensen met een buggy of rollator om niet vast te lopen in rul zand.
De communicatie zou volgens hem niet alleen moeten gaan over alternatieve routes, maar ook over het waarom van de werkzaamheden. Daarmee sluit hij zich aan bij de opmerkingen van de VVD. Hij heeft de indruk dat er goed wordt gereageerd op meldingen, maar verzoekt het college om de genoemde punten mee te nemen in de evaluatie.
Tot slot wil hij benadrukken dat hij geen pleidooi houdt voor minder projecten, omdat deze juist bijdragen aan een leefbaardere en socialere stad. Wel vindt hij het jammer dat sommige projecten, zoals de Sijpesteijntunnel, te lang duren.

**De voorzitter** merkt op dat GroenLinks de volgende keer moeten mee-agenderen, aangezien de inbreng behoorlijk lang was voor een niet-agenderende partij.

**De heer Usta (DENK)** is verbaasd over het betoog van de heer Dekkers en kan zich daar niet in vinden. Hij hoort de heer Dekkers zeggen dat de wegen voor fietsers en voetgangers moeten worden aangepast. De Fietsersbond heeft volgens hem echter recent aangegeven dat de aanwezigheid van auto's ertoe bijdraagt dat fietsers minder roekeloos tussen voetgangers doorrijden. Hij vraagt of de heer Dekkers een drogreden aan het verkondigen is.

**De heer Dekkers (GroenLinks)** vindt niet dat hij een drogreden heeft verkondigd. Wel is hij het ermee eens dat het organiseren van interactie of conflict tussen verschillende weggebruikers kan bijdragen aan de verkeersveiligheid. Volgens hem leidt het strikt scheiden van vervoersstromen er juist toe dat mensen egoïstischer worden en minder rekening houden met anderen.

**De heer Usta (DENK)** hoort de heer Dekkers een stigma leggen op automobilisten, terwijl zij volgens hem steeds minder ruimte krijgen. Hij vraagt waarom de heer Dekkers daar zo eenzijdig in is.

**De heer Dekkers (GroenLinks)** antwoordt dat er altijd auto's zullen blijven, maar dat zij bij ongelukken meer schade veroorzaken dan fietsers of voetgangers. Bovendien nemen voetgangers en fietsers minder ruimte in. Dat is voor hem een goede reden om het aantal auto's te verminderen en die ruimte juist te geven aan voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.

**De heer Usta (DENK)** vindt dat de heer Dekkers inmiddels in een tunnelvisie zit, waardoor hij de fietsfiles niet meer ziet. Voetgangers lopen volgens hem op paden waar ze nauwelijks passen, en het OV zit overvol. Hij stelt dat hij inmiddels gewend is dat GroenLinks zorgen negeert en uitsluitend haar eigen beleid uitvoert.

**De heer Dekkers (GroenLinks)** herkent de problemen rondom fietsdrukte. Dat is voor hem een reden om het fietsnetwerk uit te breiden en te pleiten voor een schaalsprong in het openbaar vervoer.

**De heer Talhaoui (PvdA)** vraagt of GroenLinks het ermee eens is dat de communicatie naar ondernemers ook in de evaluatie moet worden meegenomen, en dat die communicatie per buurt georganiseerd wordt.

**De heer Dekkers (GroenLinks)** is het ermee eens dat de communicatie veel beter kan, en dat dit op verschillende manieren mogelijk is. Als ervoor gekozen wordt om werkzaamheden in een bepaald gebied te combineren, dan is er des te meer reden om dit goed en gebiedsgericht te communiceren.

**De heer Talhaoui (PvdA)** verduidelijkt dat bewoners vaak alleen informatie ontvangen over werkzaamheden in hun eigen straat, terwijl knelpunten iets verderop óók relevant voor hen kunnen zijn.

**De heer Dekkers (GroenLinks)** is het ermee eens dat bewoners breder en tijdiger geïnformeerd moeten worden.

**De heer Talhaoui (PvdA)** vraagt of GroenLinks voorstander is van minder gelijktijdige projecten.

De heer Dekkers (GroenLinks) wil werk met werk combineren en dat helpt erbij dat mensen niet keer op keer met werkzaamheden geconfronteerd worden. Tegelijkertijd wordt het project wel complexer maar daar moet wel aan vastgehouden worden. Daarnaast is er het principe om niet op alle assen tegelijker tijd werkzaamheden worden verricht en dan kan het voorkomen dat er op een as meerder werkzaamheden zijn. Voor hem is dit des temeer reden om goed te communiceren.

De voorzitter geeft aan dat hij op voorhand heeft aangegeven nog twee interrupties toe te staan en hij geeft de heer Nyqvist dan ook geen ruimte meer voor een interruptie waar hij het niet mee eens is.

De heer Nyqvist (Stadsbelang Utrecht) is van mening dat hij gewoon mag interrumperen maar het woord wordt hem ontnomen door de voorzitter.

**Mevrouw Sasbrink (PvdD)** heeft twee aanvullende vragen, omdat het de PvdD opvalt dat de veertien bereikbaarheidsprincipes vooral gericht zijn op reizigers en bestemmingen, maar niet op directe infrastructurele belangen zoals groen en de belangen van omwonenden.
Haar eerste vraag is waarom er geen uitgangspunt is opgenomen dat gericht is op het voorkomen van luchtvervuiling door opstoppingen. Ten tweede vindt zij dat er een uitgangspunt zou moeten worden toegevoegd waarin expliciet aandacht wordt gevraagd voor de bescherming van het groen bij omleidingen. Helaas merkt zij dat fietsers, voetgangers en automobilisten bij omleidingen vaak geneigd zijn om door de groene berm te rijden. Zij vraagt of het college dit kan meenemen in de bereikbaarheidsprincipes, of in elk geval in de communicatie naar bewoners en ter plekke bij de uitvoering.

**Mevrouw Kool (Volt)** ziet ook dat onderhoud nodig is en erkent de overlast die daarmee gepaard gaat. Zij stelt voor om duidelijker uit te leggen welke OV- en fietsalternatieven er beschikbaar zijn, en daarnaast de OV-opties aantrekkelijker te maken. Haar tweede suggestie aan de wethouder is of deze in tijden van forse bezuinigingen de noodzaak van herinrichtingen wil heroverwegen. Verder vraagt zij hoe er tijdens werkzaamheden rekening wordt gehouden met mensen met een beperking en de bereikbaarheid van de stad voor deze groep. Zij merkt op dat deze groep niet wordt genoemd in de bereikbaarheidsprincipes, terwijl zij wél aandacht verdienen. Zij vraagt of het mogelijk is om hiervoor een extra principe toe te voegen. Als tweede vraag sluit zij zich aan bij de PvdA over de bereikbaarheid van nooddiensten.

**De voorzitter** doet ook aan de PvdD en Volt de oproep om de volgende keer mee te agenderen.

**De heer Bosch (UtrechtNu!)** maakt een punt van orde, omdat hij van mening is dat spreektijden gewoon gebruikt mogen worden. Het mee-agenderen is volgens hem een richtlijn.

**De voorzitter** benadrukt dat het om een oproep gaat. De commissie wil graag op tijd afronden, en dat betekent dat bij een bijdrage van langer dan anderhalve minuut, er mee-geagendeerd moet worden, zodat daar bij de planning rekening mee kan worden gehouden.

**De heer Nyqvist (Stadsbelang Utrecht)** verduidelijkt dat de hartenkreet uit de petitie vooral gaat over het feit dat de Ring er nog steeds niet is, terwijl deze al talloze keren is beloofd. Hij is van mening dat het ontbreken van de Ring de oorzaak is van alle ellende. Hij vraagt GroenLinks waar zij hierin fout zijn gegaan, en of zij die fout willen herstellen.

**De voorzitter** gaat ervan uit dat dit de interruptie was die de heer Nyqvist wilde maken, en leidt de vraag door naar de wethouder voor beantwoording. Hij benadrukt dat het niet de bedoeling is om tijdens een inbreng een andere partij te interrumperen.

**De heer Nyqvist (Stadsbelang Utrecht)** vindt het geen goede gang van zaken, omdat het volgens hem zou moeten gaan om de inhoud van de discussie, en niet om de mening van mensen die "ingepakt zitten in het programma van hun partij."

**De voorzitter** onderbreekt de heer Nyqvist, met de mededeling dat dit van zijn eigen spreektijd afgaat.

**De heer Nyqvist (Stadsbelang Utrecht)** geeft aan dat hij zijn punt bij dezen wil vertalen naar de wethouder, van wie hij verwacht dat deze in staat is om zijn vraag te beantwoorden.

**Wethouder Maatoug** dankt de raad voor het agenderen van dit onderwerp. Zij herkent de overlast en spreekt haar dank uit richting de indieners van de petitie. Ze ziet dat het op alle vormen van mobiliteit drukker wordt, maar ook breder: er zijn werkzaamheden aan de A12 en bij ProRail. Dit maakt van bereikbaarheid op dit moment een ingewikkelde puzzel. De wethouder vindt het dan ook niet vreemd dat er vragen worden gesteld, omdat iedereen het merkt, zowel in het dagelijks leven als in de stad. Zij verklaart dat de veertien bereikbaarheidsprincipes bij het merendeel van de werkzaamheden gevolgd worden. Het klopt echter dat de principes rondom parallelle werkzaamheden en omleidingen het meest onder druk staan. In die gevallen wordt vaak een maatwerkafweging gemaakt. Het college stuurt er zo veel mogelijk op aan dat er niet te veel werkzaamheden gelijktijdig plaatsvinden, maar dat lukt niet altijd. Wanneer dat niet lukt, gaat het vaak om noodzakelijke werkzaamheden die langer duren, zoals rioleringswerkzaamheden en werkzaamheden aan kabels en leidingen. Ook dan probeert men de werkzaamheden zo goed mogelijk te plannen en, waar nodig, bij te sturen om de bereikbaarheid zo goed mogelijk te houden. Andere projecten worden dan ook vaak verschoven. De afgelopen periode zijn er een aantal zeer grote projecten geweest die impact hadden op de directe omgeving.

**De heer Vasters (D66)** merkt op dat in de praktijk niet vaak zichtbaar is dat projecten naar voren of juist naar achteren worden geschoven, omdat er de laatste tijd veel werkzaamheden gelijktijdig zijn uitgevoerd. Hij heeft de indruk dat uitstel aan de westkant van de stad niet goed is overwogen.

**Wethouder Maatoug** geeft aan dat haar eerdere antwoord algemeen van aard was, maar wil nu specifiek ingaan op de situatie aan de westkant van de stad. Zij verduidelijkt dat er wel degelijk een afweging is gemaakt. Een extern bureau heeft een inschatting gemaakt over de combinatie van de werkzaamheden aan de Amsterdamsestraatweg en de Stadsboulevard, en dat advies was duidelijk. Later bleek echter dat er opnieuw verrassingen in de ondergrond opdoken. Als onderdeel van de aanpak wordt er in zulke gevallen soms gekozen om te communiceren dat de planning verandert. De wethouder benadrukt dat het college verantwoordelijk is voor de keuzes en de risico-inschatting en niet de bereikbaarheidsregisseur. Eerst wordt er politiek debat gevoerd over wat noodzakelijk is, en daarna wordt bekeken hoe dat in de planning wordt verwerkt. De bereikbaarheidsregisseur speelt daarbij een essentiële en zelfstandige rol in de advisering. Er is geen sprake van politieke sturing op zijn rol. De wethouder vindt wel dat zijn advies over het algemeen wordt gevolgd, maar als het gaat om herprioritering is een strakkere advisering wenselijk. Zij zal dat ook nogmaals benadrukken. De wethouder vindt dit een belangrijke functie en ziet ook de meerwaarde ervan. In het voorjaar start de evaluatie van de bereikbaarheidsregisseur, die meer inzicht moet geven in verbeterpunten. Zij kan daar nu nog niet op vooruitlopen, maar verwacht deze evaluatie in het najaar af te ronden. De raad wordt in januari 2026 via een raadsbrief geïnformeerd over de evaluatie en de mogelijke doorwerking naar de hinderplanning. Vervolgens erkent de wethouder de zorgen uit de petitie, zeker met het oog op het tweede en derde kwartaal van dit jaar, waarin ook werkzaamheden aan de A12 en bij ProRail plaatsvinden. Reizen blijft volgens haar dan ook een belangrijk aandachtspunt.

**De heer Usta (DENK)** vraagt of de wethouder zich ervan bewust is dat, wanneer deze koers wordt aangehouden, met het versmallen van wegen, het doorvoeren van knips en toenemende druk op het OV, er een waterbedeffect ontstaat, waarbij de druk op andere plekken juist toeneemt.

**Wethouder Maatoug** geeft aan dat het college zich ervan bewust is dat de groei van de stad ertoe leidt dat de ruimte schaarser wordt, en dat dit een andere manier van verplaatsen binnen de stad vraagt. Als de verwachting is dat de beschikbare ruimte gelijk blijft, terwijl er meer mensen bij komen, dan is dat niet haalbaar. Het gaat om de inrichting van wegen en oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers. De vraag is dan hoe je goed met die ruimte omgaat. Dat betekent dat de luxe van dubbele rijbanen niet houdbaar is en dat de voorrang voor de auto op bepaalde plekken moet worden beperkt.

**De heer Usta (DENK)** stelt dat wegen worden vervangen door groenstroken, zonder dat er meer fietspaden of OV-lijnen bij komen. Hij vindt dat automobilisten direct gepest worden. Ook ziet hij dat de druk op het OV toeneemt. Het recente fietsongeluk heeft volgens hem laten zien dat bij verstoringen het OV stilvalt en mensen aan hun lot worden overgelaten.

**Wethouder Maatoug** herkent zich niet in het beeld dat er sprake is van het “pesten” van automobilisten. Wel erkent zij dat niet alle vervoersmogelijkheden kunnen meegroeien met een groeiende stad. Zij wil zich verder niet uitlaten over het genoemde ongeluk, omdat dat onderwerp ’s avonds besproken wordt tijdens de mondelinge vragen.

**De heer Usta (DENK)** wil nog iets vragen, maar de voorzitter wijst hem erop dat zijn spreektijd verstreken is.

**Wethouder Maatoug** licht vervolgens toe dat er veel praktische kennis wordt opgedaan bij de uitvoering van werkzaamheden. Het belangrijkste inzicht is dat de meeste mensen vooraf geen informatie opzoeken. Het meest effectieve communicatiemiddel is daarom het ter plekke informeren. De wens is wel dat mensen eerder gaan kijken en niet verrast worden; hier ligt volgens haar de grootste opgave. Het college werkt daarom met modaliteiten die mensen al gebruiken, zoals Google Maps of de site Van A naar Beter. Zij wil daar zoveel mogelijk op aansluiten en niet allerlei nieuwe apps ontwikkelen. Dit geldt ook voor werkzaamheden die niet van de gemeente zelf zijn, zoals bij de A12 of het spoor.

**De heer Dekkers (GroenLinks)** merkt op dat de informatievoorziening op de website en in navigatiesystemen nog beter kan. Voor fietsers en voetgangers is het lastig als zij pas op het laatste moment worden gewaarschuwd. Hij vraagt of de wethouder dat herkent.

**Wethouder Maatoug** geeft aan dat er gewerkt wordt aan het verbeteren van die modaliteiten. Volgens haar leidt te vroege communicatie er vaak toe dat mensen waarschuwingen negeren omdat er nog niets zichtbaar is. Vooral fietsers en voetgangers gaan vaak door tot het laatste punt omdat ze denken er nog wel langs te kunnen. Wat haar betreft is het een leerproces, en ze wil blijven leren van hoe omleidingen in de praktijk werken. Ze wil scherper gaan monitoren hoe het gaat ná de start van een project. Vaak moet het autoverkeer enkele dagen wennen aan de nieuwe situatie, waarna mensen zich beter weten aan te passen. Waar nodig kan er worden bijgestuurd, bijvoorbeeld door verkeerslichten anders in te stellen.
De grootste les zit volgens haar in ondergrondse projecten, waarin vaak onverwachte zaken opduiken die voor grote vertraging zorgen. Omdat wordt gewerkt met het principe werk met werk maken, moet dit ook in de risico-inschatting worden meegenomen. Ze benadrukt dat ze de hartenkreet van DENK heeft gehoord en ziet het als haar verantwoordelijkheid.
De werkzaamheden zijn volgens haar nodig om de stad mogelijk te maken. De ruimte is schaars, en de projecten zijn erop gericht om de stad mooier en leefbaarder te maken. Nu lopen er veel projecten tegelijkertijd, en dat vraagt om goede monitoring en inschatting. Daar wil ze niet mee stoppen.
De wethouder geeft aan dat de maximale capaciteit al wordt ingezet om werkzaamheden zo snel mogelijk uit te voeren en af te ronden. Het principe werk met werk maken betekent wel dat projecten langer duren, maar daarna is de weg voor langere tijd vrij van hinder omdat alles in één keer is aangepakt. De Amsterdamsestraatweg en de Jutfaseweg zijn hier goede voorbeelden van.

Volgens haar loopt het merendeel van de projecten niet uit, en ze noemt daarbij ook enkele voorbeelden. Informatie over werkzaamheden is te vinden op de gemeentelijke website. Projectspecifieke informatie wordt gedeeld via wijkberichten, en de bouwapp toont de planning. Deze is te downloaden via een QR-code op de borden langs de weg.
Op de website van de gemeente staan alle projecten vermeld. Er is echter geen capaciteit om een helpdesk in te richten voor het beantwoorden van live vragen. De insteek is om zo veel mogelijk aan te sluiten bij de platforms die mensen al gebruiken. Ook tijdelijke werkzaamheden worden via Google Maps en TomTom zichtbaar gemaakt.
Het college neemt de autobereikbaarheid serieus, maar in een groeiende stad staat die onder druk en moeten er keuzes worden gemaakt. Utrecht is nog steeds bereikbaar met de auto, maar het eerlijke verhaal is dat je niet overal meer zonder hinder kunt doorrijden. In veel gevallen blijft autoverkeer mogelijk, maar dan wel met vertraging, vooral in de spits.
De wethouder is met werkgevers in gesprek over de economische bereikbaarheid. Deze gesprekken verlopen volgens haar productief, waarbij gekeken wordt naar hoe de schade voor economische activiteiten zo klein mogelijk gehouden kan worden.
Het college blijft zich inzetten om de communicatie te verbeteren. Daarbij worden ook de verbeterpunten uit de raadsbrief meegenomen, zoals het beter aangeven waarom werkzaamheden plaatsvinden, het zorgen voor tijdige en duidelijke bebording en het beschikbaar stellen van duidelijke omleidingsroutes.
Werkzaamheden worden standaard veertien dagen van tevoren aangekondigd met borden, en bij grote projecten staat er vaak een tekstkar. Bij calamiteiten kunnen er ook onaangekondigde werkzaamheden plaatsvinden. Feedback kan worden gegeven via het bewonersmeldingssysteem of via de bouwapp, en de wethouder merkt op dat die kanalen ook daadwerkelijk gebruikt worden.

**De heer Dekkers (GroenLinks)** denkt dat veel mensen niet bekend zijn met de mogelijkheden om meldingen te doen, en vraagt of dit de aandacht heeft van het college.

**Wethouder Maatoug** vindt dat een goed signaal. Zij legt uit dat de planning wordt gemaakt op basis van noodzakelijk onderhoud en projecten die door de gemeenteraad zijn vastgesteld en dus onderdeel zijn van politieke keuzes. Op de gemeentelijke website wordt bijgehouden welke projecten er zijn. Daar is ook de jaarhinderplanning te vinden en bij grotere projecten wordt gebruikgemaakt van de bouwapp. Tijdelijke situaties worden doorgegeven aan serviceproviders en daarnaast wordt gebruikgemaakt van de landelijke planningstool Melvin. Die website is openbaar, maar helaas niet erg gebruiksvriendelijk.
De ondergrond wordt volgens haar terecht genoemd als aandachtspunt, die vaak zorgt voor verrassingen. Bij de voorbereiding wordt al goed gekeken naar de ligging van kabels en leidingen, en de aankomende nota Ondergrond gaat helpen om daar meer zicht op te krijgen.
Op dit moment wordt de mobiliteitsaanpak voor de Amsterdamsestraatweg en de Rivierenwijk geëvalueerd. De raad wordt hierover in het tweede kwartaal geïnformeerd via een raadsbrief. De evaluatie van de bereikbaarheidsregisseur is nog gaande; daarom is die nog niet opgenomen in deze ronde, maar komt deze terug in de volgende hinderplanning.
De wethouder benadrukt dat het principe werk met werk maken kosten bespaart, doordat werkzaamheden gelijktijdig worden uitgevoerd. Het nadeel is dat de overlast vaak langer aanhoudt, zeker bij vertraging. Zou er gekozen worden voor het opsplitsen van werkzaamheden, dan zou de hinder weliswaar korter zijn, maar vaker terugkomen én duurder uitvallen. De kosten die met deze werkwijze worden bespaard, kunnen elders in de stad worden ingezet.
De communicatie over werkzaamheden loopt via de website van de gemeente en wordt op buurtniveau gedeeld via wijkberichten. Bij meerdere projecten in één buurt wordt de informatie gecombineerd en, waar mogelijk, direct voorgelegd aan de bewoners.
Volgens de wethouder zit het grootste probleem bij mensen die van A naar B reizen of voor het eerst in een wijk zijn. Ze erkent dat er nog winst te behalen is in het beter bundelen van informatie over meerdere werkzaamheden in dezelfde buurt, zodat er meer overzicht ontstaat in de communicatie. Ze neemt deze aansporing mee.

**De heer Talhaoui (PvdA)** stelt dat mensen ter plekke meestal goed worden geïnformeerd, en ook via de wijkberichten weten welke straten aan de beurt zijn. Wat mensen daarnaast aangeven, is dat het belangrijk is dat ook andere verkeersknelpunten in de stad worden gecommuniceerd, zodat bewoners weten dat zij mogelijk langere tijd hinder zullen ondervinden.

**Wethouder Maatoug** concludeert dat het gaat om de samenhang van werkzaamheden binnen een wijk, en geeft aan dat ze dit zal meenemen. Ze benadrukt dat ze intensief contact heeft met de nood- en hulpdiensten. Zij hoort van hen niet dat er problemen worden ervaren tijdens werkzaamheden. Wekelijks wordt er met hen overlegd over alle projecten. Tijdens dat overleg kunnen zij aangeven welke eisen voor hen van belang zijn.
De aanrijtijden worden tijdens werkzaamheden gemonitord, en de wethouder staat ook in direct contact met lokale brandweerposten. Zo kunnen bijvoorbeeld verkeerslichten worden aangepast indien nodig.

**De heer Talhaoui (PvdA)** vraagt wat er gebeurt als een straat volledig openligt en de brandweer juist in het midden van de straat moet zijn.

**Wethouder Maatoug** geeft aan dat hierover vooraf afspraken worden gemaakt.

**De heer Talhaoui (PvdA)** vraagt wat daar concreet over wordt afgesproken.

**Wethouder Maatoug** legt uit dat de vereisten van de brandweer een belangrijke randvoorwaarde vormen en dat de werkzaamheden daarop worden aangepast, zodat zij altijd kunnen doorrijden.

**De heer Talhaoui (PvdA)** vraagt om een toezegging dat er altijd toegang is voor nood- en hulpdiensten.

**Wethouder Maatoug** bevestigt dat dit het uitgangspunt is. Zij geeft aan dat er wekelijks zorgen of signalen op tafel komen, die vervolgens worden besproken en waar nodig tot aanpassingen leiden. De projecten vanaf 2026 zullen aan de hand van de veertien bereikbaarheidsprincipes worden getoetst, waarbij zoveel mogelijk hinder wordt voorkomen.
Het tijdig communiceren wordt meegenomen in de evaluatie, evenals de hinder voor voetgangers en fietsers en de bescherming van het groen. De wethouder zet zich in om mensen goed te informeren over alternatieve reismogelijkheden met het OV en de fiets.
Bij de voorjaarsnota zal bekeken worden welke zaken wenselijk zijn; zij wil de hinderplanning daar niet voor gebruiken. Die planning betreft de inschatting van lopende en geplande projecten. De wethouder geeft aan dat ook de toegankelijkheid voor mindervaliden wordt meegenomen in de evaluatie. Bij werkzaamheden wordt Solgu geïnformeerd.

**Mevrouw Kool (Volt)** vraagt of het meenemen van de toegankelijkheid een formele toezegging is.

**Wethouder Maatoug** bevestigt dit. Ze merkt wel op dat ze het niet bepaald als aanmoediging ervoer toen de heer Nyqvist zijn vraag eindigde met de stelling dat deze wethouder “toch nooit goed antwoord geeft.” Desondanks zegt ze haar best te doen om wél goed antwoord te geven.
Wethouder Maatoug legt uit dat Rijkswaterstaat verantwoordelijk is voor de Ring. Er wordt al lang gewerkt aan de uitbreiding, maar de planvorming loopt nog steeds om diverse redenen vertraging op. De raad is hierover recent geïnformeerd in een stand-van-zakenbrief over de NRU.

**De heer Nyqvist (Stadsbelang Utrecht)** benadrukt dat hij deze wethouder niets verwijt, maar dat hij dit wel doet richting haar voorgangers. Als de Ring er al was geweest, waren veel van de huidige knelpunten mogelijk voorkomen. Hij noemt het oude adagium: “Inspraak zonder inzicht leidt tot uitspraken zonder uitzicht.” Volgens hem heeft de provincie het geld, de gemeente heeft het proces gepauzeerd, en het rijk is bezig om het geld elders uit te geven. Hij vraagt of hier nog iets aan te doen is.

**Wethouder Maatoug** antwoordt dat zij hierover met de provincie in gesprek is. Zij erkent de noodzaak van de Ring en herkent het beeld van de landelijke financiële situatie. Utrecht heeft nooit een volwaardige Ring gehad, wat de groei extra knellend maakt op alle vlakken. De inrichting van infrastructuur en vervoersmodaliteiten is niet afgestemd op de omvang die de stad inmiddels heeft bereikt. Dit vormt een van de grootste uitdagingen voor de komende jaren. Ze voert daar ook gesprekken over met de andere G4-steden. Het streven is dat iedereen prettig kan blijven wonen in de stad. Om die reden is ook het principe van de "10-minutenstad" een belangrijk uitgangspunt.

**De heer Nyqvist (Stadsbelang Utrecht)** vindt dat het voor de hand ligt dat het college met een oplossing komt en beschouwt het als een uitdaging die gerealiseerd moet worden.

**Wethouder Maatoug** geeft aan dat zij een goede samenwerking heeft met de provincie en probeert voldoende middelen te krijgen om te werken aan goede bereikbaarheid. Utrecht is volgens haar sterk gegroeid, en dat vraagt om extra investeringen. Ze ziet de woorden van de heer Nyqvis**t** als een aanmoediging.

**De heer Nyqvist (Stadsbelang Utrecht)** vindt dat Den Haag het geld liever in eigen zak houdt of aan andere zaken uitgeeft. Hij hoopt dat de gemeente bij het rijk blijft benadrukken hoe belangrijk het is om te investeren in Utrecht.

**Wethouder Maatoug** zegt dat het college intensief lobbyt richting Den Haag, en dat dit ook gebeurt in samenwerking met de regio. Ze ziet ook dat als een aanmoediging om hiermee door te gaan.

**De heer Dekkers (GroenLinks)** vraagt of in de communicatie ook meer aandacht kan komen voor het positief uitleggen van de noodzaak van de werkzaamheden, en of dit meegenomen kan worden in de evaluatie.

**Wethouder Maatoug** geeft aan dat zij dat punt meeneemt.

## Gemiste antwoorden

**De heer De Pagter (VVD)** geeft aan dat hij het antwoord op zijn vraag over de actuele planning heeft gemist. Zijn punt ging met name over het beschikbaar stellen van een transparante én actuele planning. De hinderplanning wordt nu eenmaal per jaar gedeeld, maar wordt gedurende het jaar niet geactualiseerd. Hij noemt als voorbeeld de Langerakbaan, waarvan niemand weet wanneer de werkzaamheden beginnen.

**Wethouder Maatoug** geeft aan dat in de volgende hinderplanning wordt teruggeblikt, en wordt aangegeven wat er anders is gedaan. Grote projecten worden individueel gecommuniceerd, en vragen vaak ook meer toelichting. De planning op de gemeentelijke website is volgens haar actueel en wordt zo goed mogelijk bijgehouden.

**De heer Dekkers (GroenLinks)** vraagt of de kaart op de website ook per kwartaal wordt bijgewerkt.

**Wethouder Maatoug** antwoordt dat de site wekelijks wordt geüpdatet. Zij geeft daarbij aan dat er niet wekelijks een nieuwe planning gepubliceerd zal worden. De hinderplanning blijft één keer per jaar aangeboden worden aan de raad, en die is ook specifiek voor dat doel bedoeld. Ze wil erop terug te komen hoe het meest actuele beeld op de kaart op de website het best kan worden weergegeven.

**De voorzitter** concludeert dat er geen onbeantwoorde vragen meer zijn.

## Toezegging

**Wethouder Maatoug** komt in het eerste kwartaal van 2026 met een raadsbrief over de hinderplanning, waarin zij terugkomt op de werkzaamheden van de bereikbaarheidsregisseur, de communicatieactiviteiten, de toegankelijkheid voor mensen met een beperking en een evaluatie van de planning van de werkzaamheden.

**Mevrouw Sasbrink (PvdD)** geeft aan dat zij ook heeft gehoord dat de wethouder in die brief expliciet zou terugkomen op de belangen van groen.

**De griffier** geeft aan dat dit wordt toegevoegd.

**De heer Dekkers (GroenLinks)** vraagt of de evaluatie waarover wordt gesproken, dezelfde is als de brief die nu genoemd wordt.

**Wethouder Maatoug** bevestigt dat de evaluatie in januari 2026 wordt opgeleverd en dat dit inderdaad de brief is die onderdeel uitmaakt van de hinderplanning, zoals ook door de griffier aangegeven.

**De heer Dekkers (GroenLinks)** zegt ervan overtuigd te zijn dat eerder gecommuniceerd was dat de evaluatie vóór die tijd zou plaatsvinden.

**Wethouder Maatoug** herhaalt dat de evaluatie onderdeel is van de hinderplanning en dat deze in januari 2026 naar de raad komt.

**Mevrouw Alblas (ChristenUnie)** vraagt of de terugkoppeling over de mobiliteitsmanagementmaatregelen in het tweede kwartaal al gepland stond, of dat dit nu ook als toezegging wordt gezien.

**Wethouder Maatoug** benadrukt dat dit een brief betreft die al op de planning stond om naar de raad gestuurd te worden.

**De heer Vasters (D66)** geeft aan dat dit punt wat hem betreft niet hoeft te worden doorgeleid naar de raad. Wellicht kan het volgend jaar, bij de nieuwe raadsbrief, opnieuw geagendeerd worden.

**De voorzitter** sluit de vergadering om **15.21 uur**.

# Lijst van toezeggingen

**Wethouder Maatoug** komt in het eerste kwartaal van 2026 met een raadsbrief over de hinderplanning, waarin zij terugkomt op de werkzaamheden van de bereikbaarheidsregisseur, de communicatieactiviteiten, de toegankelijkheid voor mensen met een beperking, de belangen van groen en een evaluatie van de planning van de werkzaamheden.